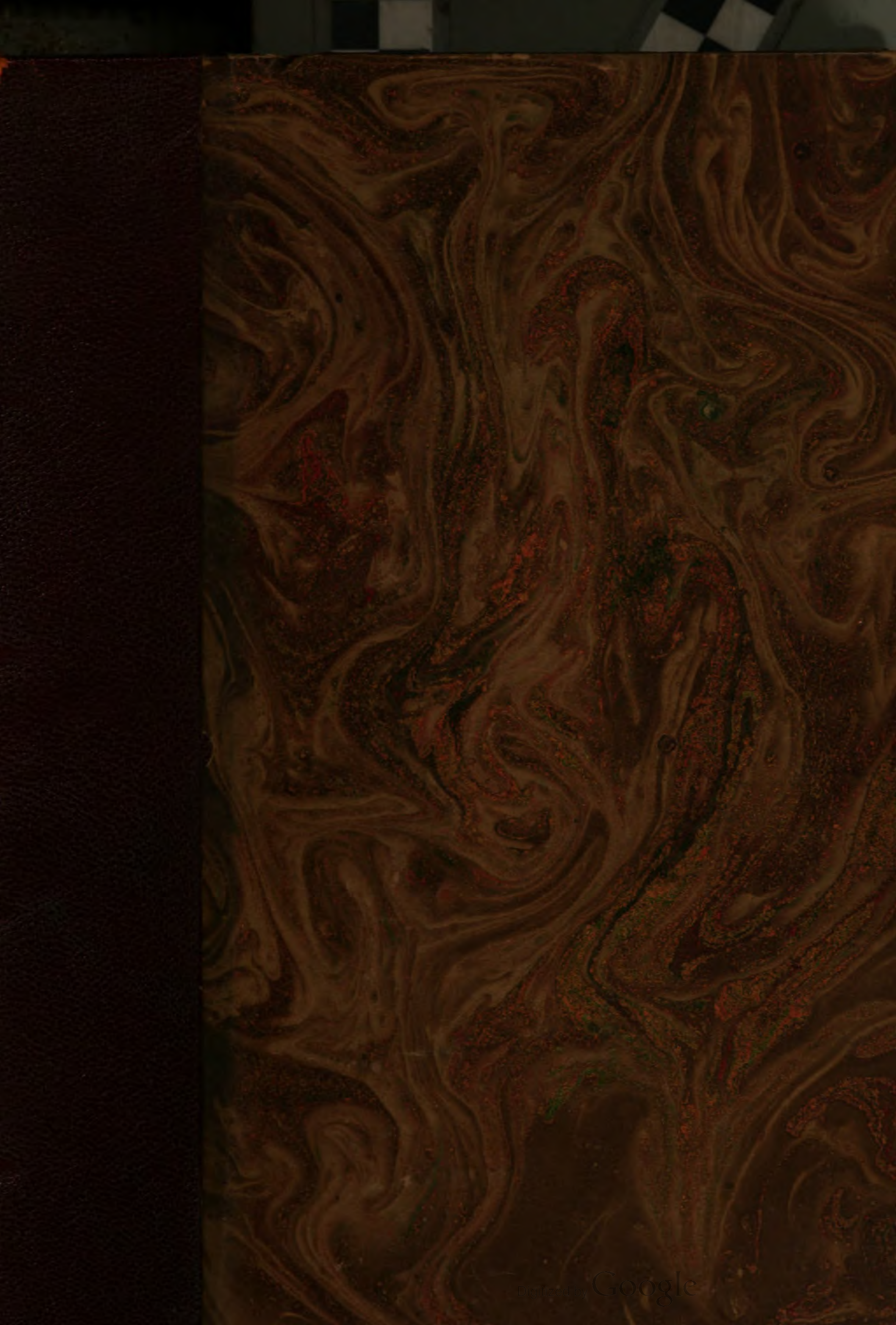
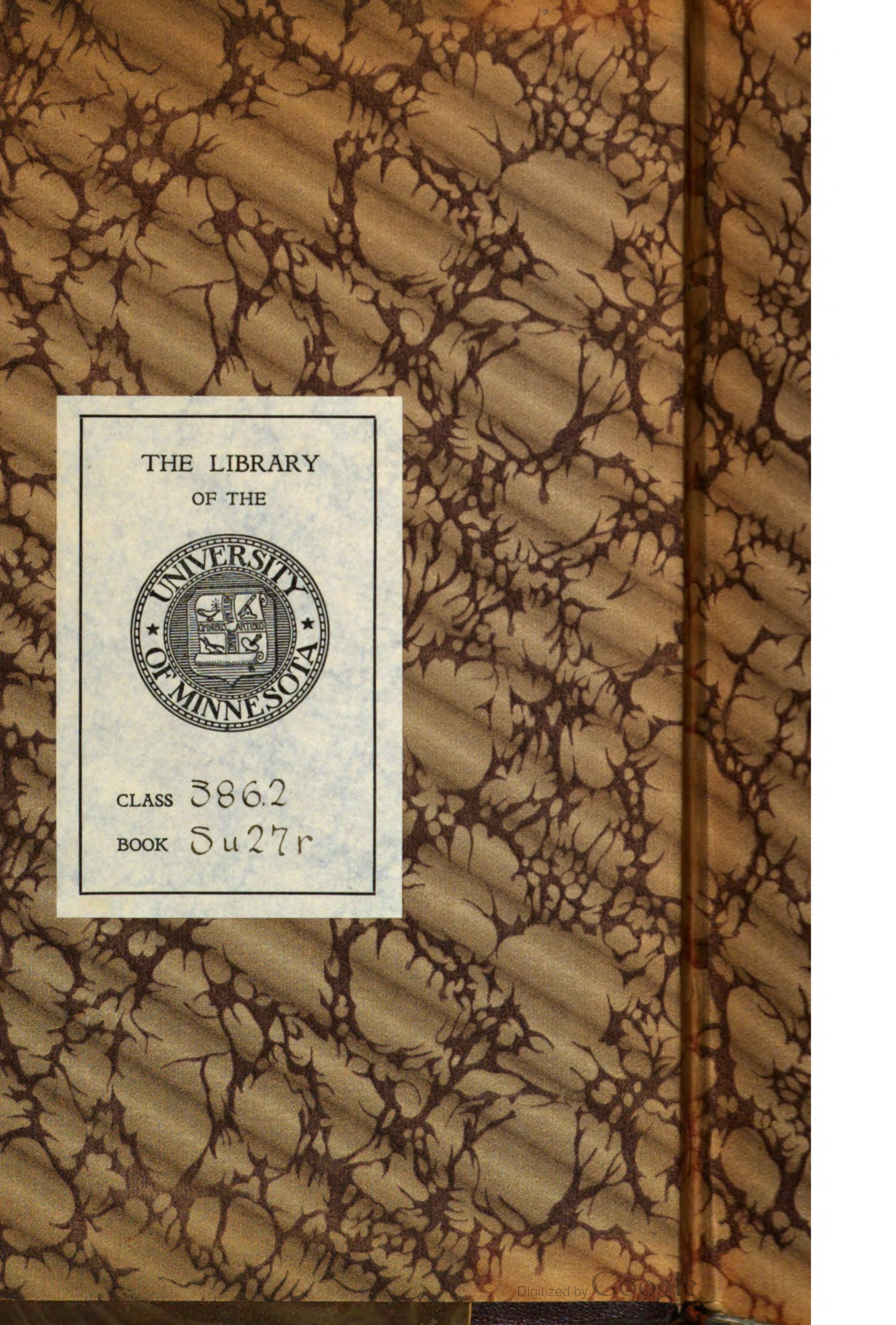
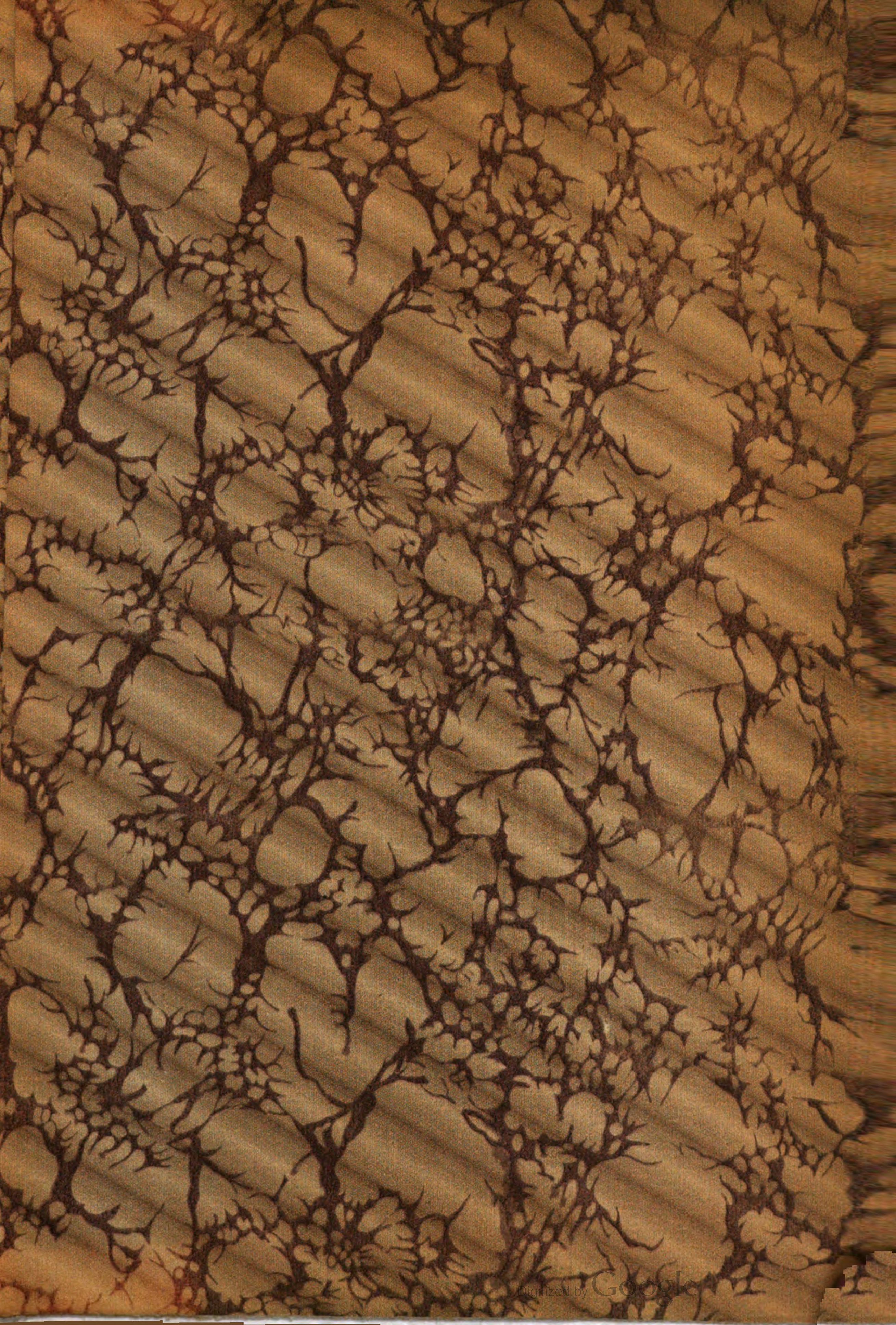
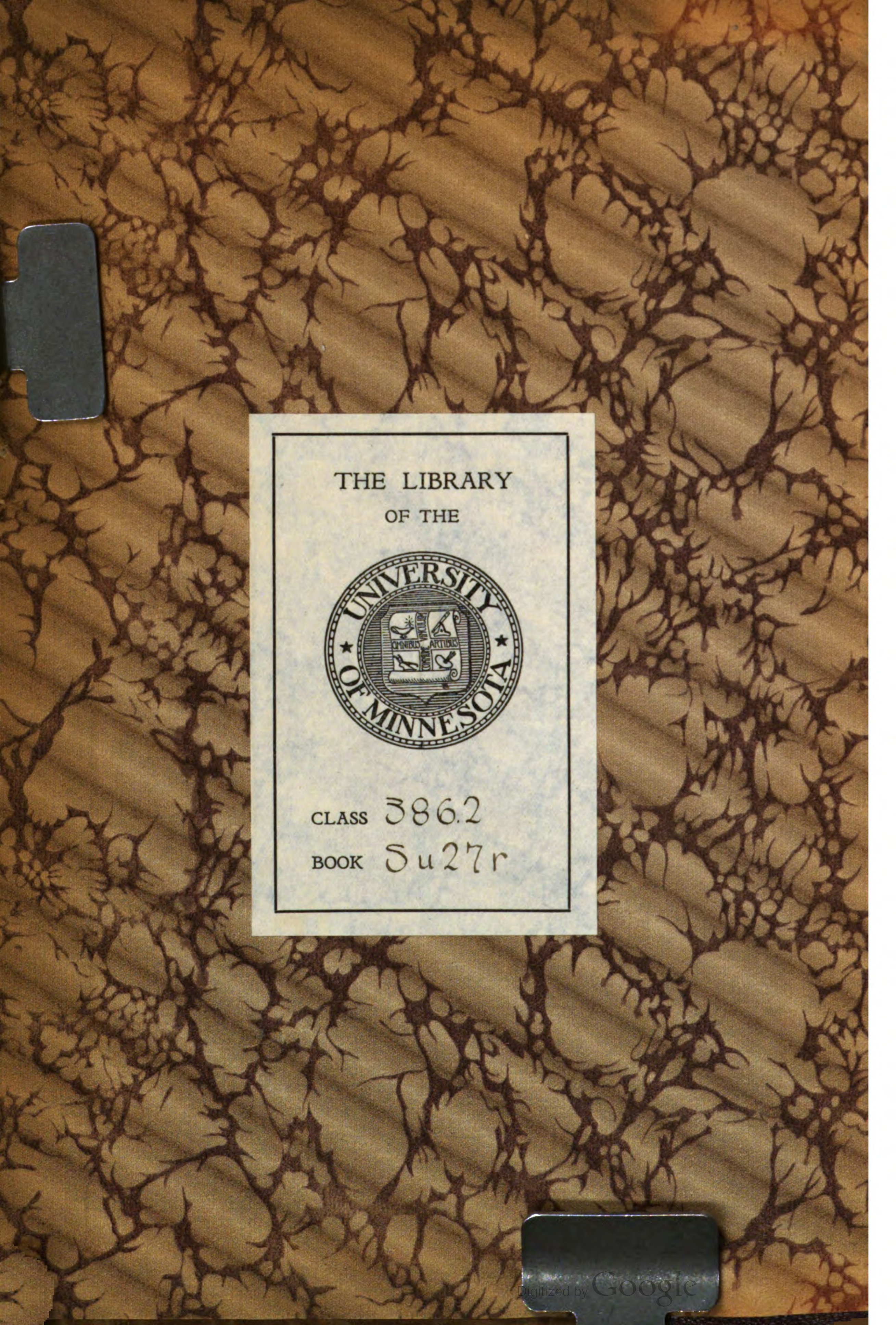
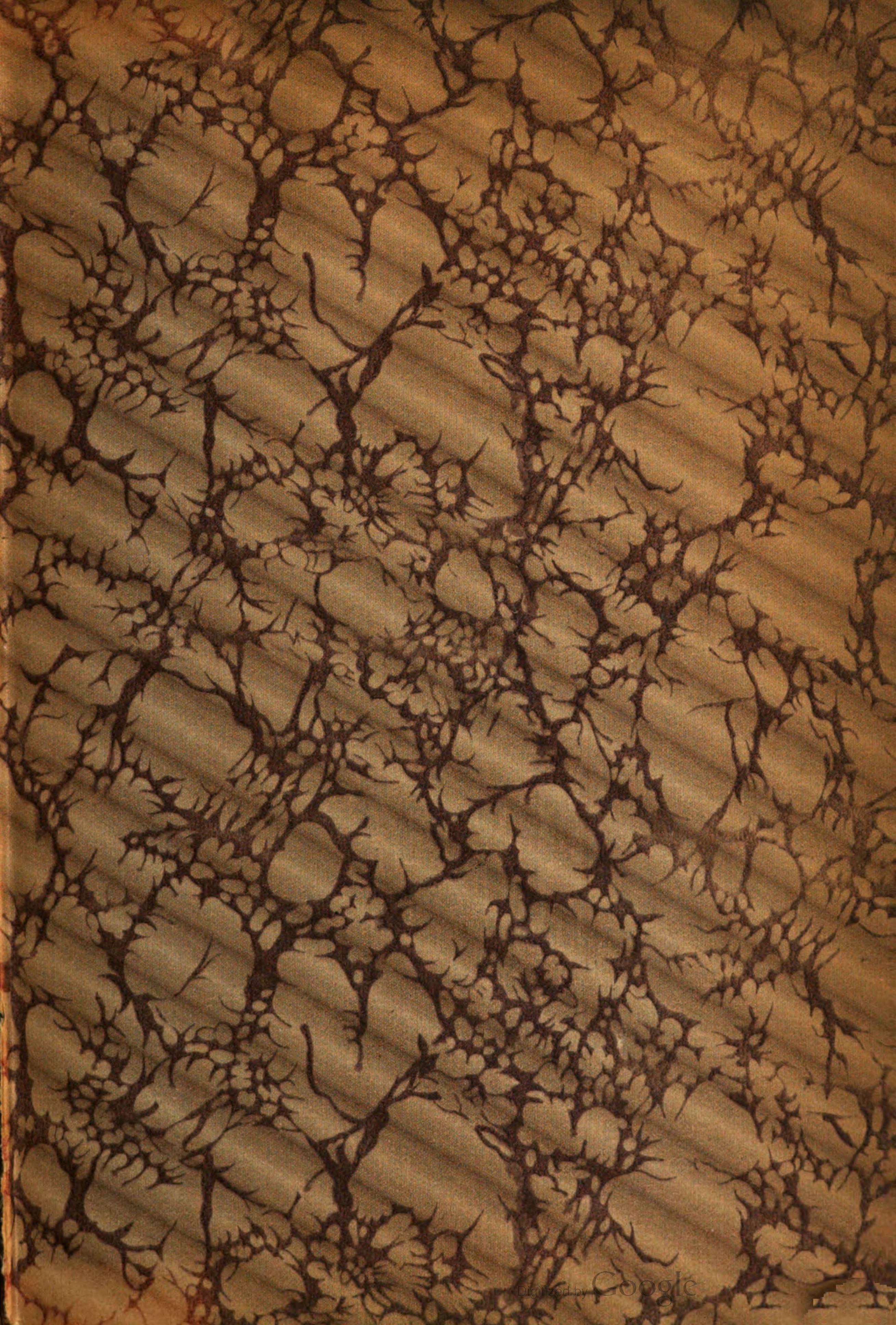




THE LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF MINNESOTA
OMNIBUS ARTIBUS
CLASS 386.2
BOOK Su27r
Digitized by Google







L'ISTHME

ET LE

CANAL DE SUEZ

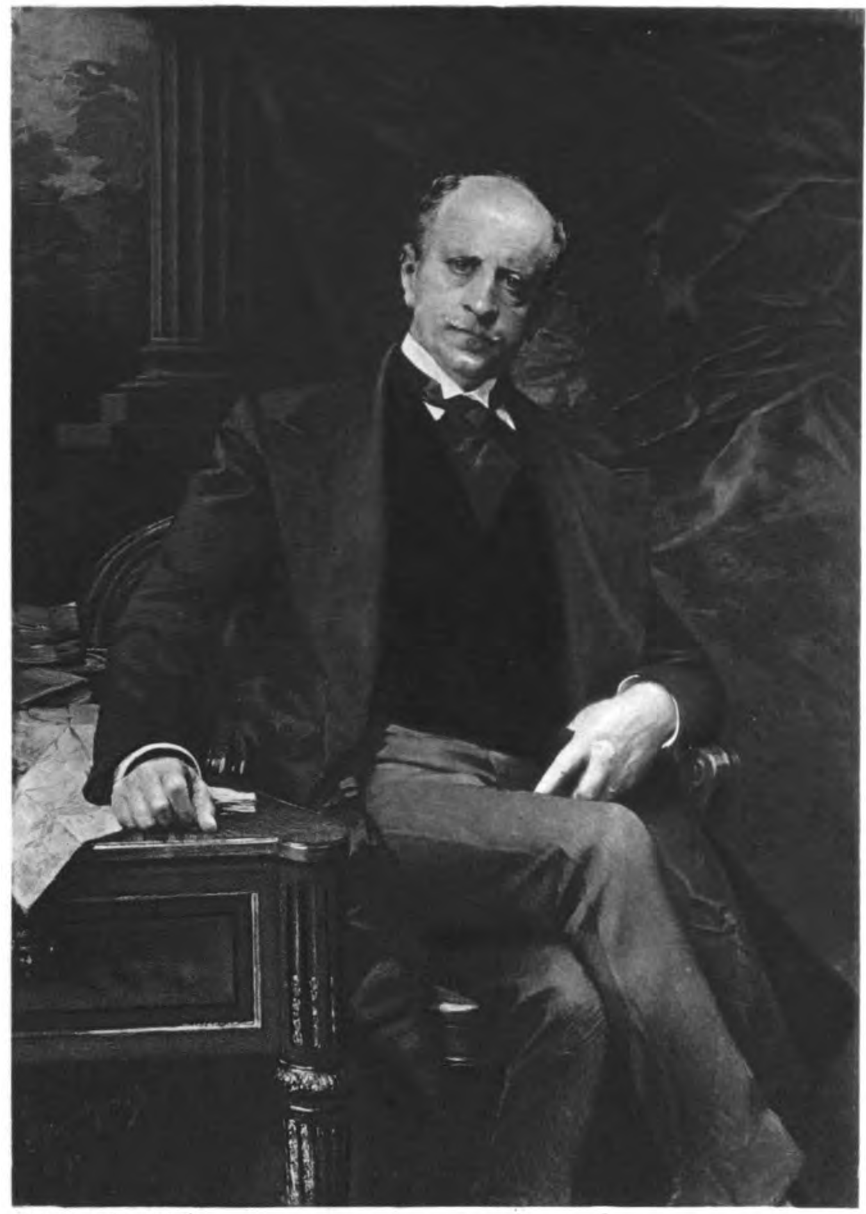


Photo Braun, Clément & Cie

LE PRINCE AUGUSTE D'ARENBERG

[illegible]

[illegible] CANAL MARITIME DE SUEZ

[illegible]

L'ISTHME

ET LE

CANAL DE SUEZ

HISTORIQUE — ÉTAT ACTUEL

PAR

J. CHARLES-ROUX

ANCIEN DÉPUTÉ

AVEC 5 PLANCHES, 12 CARTES OU PLANS HORS TEXTE ET 268 GRAVURES

TOME SECOND



PARIS

LIBRAIRIE HACHETTE & Cie

79, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 79

1901

A

MONSIEUR LE PRINCE AUGUSTE D'ARENBERG

MEMBRE DE L'INSTITUT, DÉPUTÉ DU CHER,

PRÉSIDENT DE LA COMPAGNIE UNIVERSELLE

DU CANAL DE SUEZ,

Je dédie ce livre.

J.-C.-R.



TRAVAUX D'ÉLARGISSEMENT DU CANAL MARITIME.
D'après un tableau de Bourgeois, appartenant à la Compagnie de Suez.

CHAPITRE X

LA CONFÉRENCE DE CONSTANTINOPLE

Mouvement maritime et recettes du Canal en 1870. — Les premiers navires qui ont franchi le Canal. — Les armateurs anglais et le choix de la route de Suez. — Différences entre les itinéraires par la voie du Cap et ceux par le Canal de Suez. — Le développement du trafic du Canal de Suez. — Les prévisions de F. de Lesseps sur le trafic du Canal. — Le mouvement des passagers à travers le Canal de 1870 à 1882. — Les dépenses de la Compagnie de Suez. — Les manœuvres de la spéculation pour discréditer les titres de la Compagnie. — Ce qu'en pensait F. de Lesseps. — La Compagnie contracte un nouvel emprunt. — Échec de la souscription. — La crise de la Compagnie — Ses motifs. — La Compagnie des Messageries maritimes contre la Compagnie de Suez. — Procès et jugement. — Plaintes des armateurs étrangers adressées au Sultan. — La Commission internationale. — Refus de F. de Lesseps de se soumettre à sa décision. — Démonstration militaire de la Turquie sur le Canal. — F. de Lesseps se soumet au tarif imposé par la Turquie. — Le vice-roi Ismail cède à l'Angleterre ses actions de la Compagnie. — Comment s'est effectuée cette transaction. — Comment elle fut jugée en France. — Dispositions fixant la représentation anglaise dans le Conseil d'administration de la Compagnie.

Du jour de l'inauguration jusqu'à la fin de 1870, 486 navires jaugeant 436 609 tonneaux passèrent par le Canal et produisirent une recette de 4 345 758 francs. Le nombre des passagers fut de 26 758.

Le premier bateau qui se présenta à Port-Saïd et qui inaugurait une ligne régulière sur les Indes fut l'*Asie*, appartenant à la Com-

pagnie Fraissinet de Marseille. L'*Europe*, de la même Compagnie, qui avait pris part aux fêtes de l'inauguration, fit en soixante-dix jours, toutes opérations de débarquement et d'embarquement comprises, le voyage de Marseille à Bombay et de Bombay à Marseille. C'est à Marseille que vint jeter l'ancre le premier paquebot postal venu directement de la Chine et du Japon, l'*Hoogly*, des Messageries maritimes, à bord duquel nous avions déjeuné, en rade de Suez, le jour de l'inauguration. C'est de Marseille encore, que partit, en mars 1870, le vapeur l'*Explorateur* expédié à Zanzibar par MM. Rabaud et Pastré pour explorer la côte orientale d'Afrique et y établir des comptoirs. Le premier rapport de mer qui parvint à la Compagnie sur la navigation de la Mer Rouge est signé du capitaine Guiraud, commandant un voilier français, la *Ville-d'Aigues-Mortes*, qui avait effectué un voyage de Marseille à Mahé. Le premier voilier qui vint prendre charge à Ismaïlia était un voilier français la *Jeanne-d'Arc*.

De leur côté, les armateurs anglais faisaient construire sur leurs chantiers de nombreux vapeurs destinés à des lignes régulières sur l'Extrême-Orient.

« Lorsque le Canal aura été ouvert pendant douze ans, disait en 1868 un Anglais, M. Smith, de Gosforth, vous verrez que sa conservation sera considérée comme aussi essentielle à la vie commerciale d'Europe que la poste à bon marché, les chemins de fer et le télégraphe électrique. »

Toutes les flottes européennes, marchandes et militaires, prenaient, en effet, de plus en plus la route du Canal de Suez, et, surtout les Anglais, pour aller dans l'Inde et en Australie.

Les distances entre les deux routes de Suez et du Cap offrent d'ailleurs des différences tellement appréciables qu'il n'était pas possible d'hésiter longtemps sur le choix de la plus courte de ces routes, sous peine de ne pas tenir compte des plus élémentaires intérêts. Le tableau dressé à cet égard donne une idée saisissante des écarts qui existent entre les deux itinéraires, en considérant Bombay comme but :

Ports de départ.	Distance par le Cap.	Par Suez.	Différences.
Odessa	6 150	1 850	4 300
Constantinople. . . .	6 100	1 800	4 300
Malte.	5 840	2 062	3 778
Trieste	5 960	2 340	3 620
Marseille	5 650	2 374	3 276
Cadix.	5 200	2 224	3 976
Lisbonne	5 350	2 500	2 850
Bordeaux	5 650	2 800	2 850
Nantes	5 700	2 850	2 850
Le Havre	5 800	2 824	2 976
Londres.	5 950	3 100	2 850
Liverpool	5 900	3 050	2 850
Amsterdam	5 950	3 100	2 850
Saint-Pétersbourg . .	6 550	3 700	2 850
New-York.	6 200	3 761	2 439
Nouvelle-Orléans. . .	6 450	3 724	2 726

A l'Assemblée générale des actionnaires du Canal de Suez, en 1868, F. de Lesseps avait dit : «... C'est être certainement modéré que de prendre la moitié du chiffre de 11 millions de tonnes (chiffre auquel s'élevait à cette époque le transit par le Cap) ; l'on ne peut s'empêcher d'admettre aujourd'hui pour le transit de l'Isthme un minimum de 6 millions de tonnes donnant un revenu brut de 60 millions de francs. »

Déjà, à la fin de 1867, F. de Lesseps écrivait :

« Le minimum incontestable d'un passage maritime qui fera communiquer, avec une abréviation de 3 000 lieues, 300 millions d'Occidentaux et 700 millions d'Asiatiques ou d'Africains, sera de 6 millions de tonnes. Or, 6 millions de tonnes à 10 francs par tonne donnent un revenu de 60 millions. J'avais annoncé, en appelant les capitaux, lors de la formation de la Compagnie, que le passage du Canal serait de 3 millions de tonnes et le revenu de 30 millions de francs. Depuis dix ans, le mouvement de la navigation et du commerce entre l'Occident et l'Orient a plus que doublé, non seulement par la progression ordinaire prévue, mais encore par l'ouverture de la Chine, de la Cochinchine et du Japon, et par la nouvelle organisation des Indes Anglaises. La question de la rémunération du capital employé ne peut donc plus faire l'objet d'aucun doute. »



Cette appréciation était peut-être trop optimiste.

D'après les comptes arrêtés au 31 décembre 1869 et le rapport présenté à l'Assemblée générale des actionnaires du 30 mai 1870, la Compagnie avait employé en dépenses de toute nature, tant pour travaux et matériel que pour appropriation de terrains à bâtir, intérêts servis aux actions et obligations et frais administratifs, la somme de 432 807 882 francs.

Les prévisions de la première Commission avaient donc été fortement dépassées, puisqu'elle avait évalué à 200 millions le coût du Canal ; mais elle n'avait pas prévu les intérêts intercalaires et elle pouvait prévoir moins encore la suppression des contingents égyptiens et les complications résultant des difficultés diplomatiques dont mes lecteurs ont suivi le long calvaire. Le capital à rémunérer était donc fort lourd. Comme la presse financière ne se gênait guère pour exagérer la gravité de la situation, la Compagnie traversa une période des plus critiques. Ce que voulaient les agioteurs, c'était discréditer les titres du Canal de Suez, pour les réaliser ensuite à vil prix. F. de Lesseps ne se trompait pas sur cette manœuvre de spéculation. Le 21 avril 1872, il écrivait d'Ismaïlia à Charles de Lesseps :

« Je t'ai télégraphié hier du Caire que j'approuvais l'opinion du 9 avril, c'est-à-dire la détermination signalée dans ta lettre d'attaquer en justice les journaux calomniateurs. C'était mon avis avant la consultation du Conseil judiciaire, à plus forte raison après. Il était impossible de supporter plus longtemps leurs indignes manœuvres et, comme tu le dis fort bien, on ne peut pas discuter avec la mauvaise foi. Avec de pareils adversaires qui n'ont d'autre but que la destruction, pour chercher à s'élever sur des ruines, c'est perdre son temps que de parler raison, il faut s'adresser à la justice, par les moyens que la loi ne peut manquer de mettre à la disposition des honnêtes gens contre les coquins. »

Pour éviter la faillite, la Compagnie dut cependant recourir à un emprunt de 20 millions, en donnant 8 pour 100 d'intérêt aux obligations qu'elle offrait au public. Elle obtint du Khédive la faculté

de percevoir temporairement une surtaxe de 1 franc par tonneau, affectée spécialement au service de cet emprunt et devant disparaître après son amortissement. Cette surtaxe devait s'ajouter aux droits de transit de 10 francs par tonne.

La souscription n'atteignit que 5 millions, tant les intéressés eux-mêmes étaient terrifiés par les fausses appréciations dont ils étaient inondés, à la veille d'un succès prodigieux. Des assignations furent lancées par les créanciers. Pendant plusieurs mois, la liquidation de la Compagnie fut imminente. Elle serait survenue, entraînant la ruine de souscripteurs qui s'abandonnaient eux-mêmes si, par bonheur, l'augmentation des revenus du Canal n'avait promptement comblé le déficit.

M. Charles de Lesseps l'a du reste très simplement et très franchement déclaré dans une Assemblée générale d'actionnaires : « Quand le Canal de Suez fut ouvert à la navigation, disait-il, nous n'étions pas riches. Vous rappellerai-je que, dans ce temps-là, en 1872, le Canal de Suez ouvert, c'est bien un hasard que la Compagnie n'ait pas été mise en faillite. Nous devions trois coupons aux obligataires, soit 15 millions de francs, et nous n'avions pas ces 15 millions ! Vous avez peut-être oublié que nous fîmes alors une émission de 20 millions de francs, afin de bien affirmer au public que nous ne reviendrions pas sur les emprunts, au moins de liquidation, du premier compte de construction ; et quand nous eûmes demandé au public ces 20 millions nécessaires, en disant aux obligataires qui pouvaient être ruinés, s'ils ne venaient pas à notre aide : « Nous « recevrons vos coupons, vos lots en payement; nous recevrons « des valeurs, des coupons, tout,... mais sauvez-nous, sauvez-vous « vous-mêmes.... » Nous donnâmes toutes les facilités possibles, 10 pour 100 dont 8 d'intérêt et 2 d'amortissement aux prêteurs.... Savez-vous quel fut le résultat ? Nous obtînmes quelques francs de moins que 5 millions, et nous en devions 15 ! et nous recevions des assignations quotidiennes devant le Tribunal de commerce ! Enfin, en gagnant du temps, nous pûmes atteindre au jour où notre affaire se débrouilla. — Nous avions subi et passé une crise extrêmement

grave. C'est à ce moment, c'est dans cette situation que la Compagnie voulut exercer la plénitude de son droit en appliquant le tarif maximum de 10 francs, inscrit dans la concession, tarif basé sur le tonnage brut des navires. »

Les difficultés financières du début furent motivées par l'obligation de rémunérer un capital de près de 500 millions, tandis qu'on n'avait compté que sur 200, et par une autre cause, fort grave et fort complexe qu'il me faut aborder.

* * *

Dès le commencement de l'exploitation, on sent naître une querelle qui s'envenimera de plus en plus entre les deux éléments essentiels de la prospérité et même de l'existence de la Compagnie. Les actionnaires, d'une part, qui réclament à bon droit la juste rémunération de leurs capitaux, et, d'autre part, les clients du Canal, les armateurs ; ceux-ci fournissent, il est vrai, la principale source des recettes ; mais, s'inspirant uniquement de leurs intérêts directs, ils vont s'efforcer de faire modifier les bases sur lesquelles la Compagnie avait établi le taux et le mode de perception des droits de transit.

... Pour l'intelligence du débat qui constitue l'un des plus graves incidents de l'histoire de la Compagnie, il est nécessaire de définir ce qu'il faut entendre par le tonnage d'un navire, et d'exposer les règles qui, au moment où le conflit s'éleva, étaient adoptées, tant en France qu'à l'étranger, pour déterminer ce tonnage.

Le tonnage d'un navire est l'expression de sa capacité évaluée en tonneaux de mer. Le tonneau de mer est une unité de poids : il représente le poids de 1 mètre cube d'eau distillée, c'est-à-dire 1 000 kilogrammes. Pour l'appliquer à la mesure d'un navire, il faut le convertir en une unité de volume, et comme les marchandises sont de densités très différentes (depuis la moelle de sureau, dont un poids de 1 000 kilogrammes forme un volume de 12 mètres cubes 1/2, jusqu'au platine qui, pour un poids égal, n'occupe que l'espace resserré de 43 décimètres cubes), le rapport du poids au volume ne peut

être calculé que suivant une moyenne déterminée par l'expérience. Le taux de conversion a été fixé en France, pour la première fois, par une ordonnance de Colbert. Il a été admis que l'espace nécessaire pour recevoir un tonneau de mer pesant 1 000 kilogrammes était de 42 pieds cubes, lesquels correspondent, dans le système métrique, à 1 mètre cube 44 centièmes (1).

Mais il n'y a pas seulement à tenir compte de l'encombrement moyen des marchandises que le navire est destiné à porter. Le problème qui doit être résolu par l'opération du jaugeage comporte un second élément : il s'agit d'apprécier le vide disponible dans les cales du navire, après déduction des espaces occupés tant par le logement des équipages que par les engins, agrès et approvisionnements nécessaires à la navigation. Une première formule officielle répondant à cette double question a été donnée par un décret du 27 vendémiaire an II. Elle résulte d'un acte de l'autorité législative : le jaugeage des navires est en effet, dans toutes les nations civilisées, un attribut de la souveraineté, parce qu'il fournit la base de perception de la plupart des taxes qui frappent la navigation maritime, droits de port, droits de quai, droits de phare, droits d'ancrage, etc.

Il est inutile de reproduire ici les dispositions du décret du 27 vendémiaire an II : elles sont à peine entrées dans la pratique, et dans l'année même où elles avaient été promulguées, elles faisaient place à une réglementation nouvelle dont le savant géomètre Legendre avait été l'inspirateur. Cette réglementation a été mise en vigueur par un décret du 12 nivôse an II, qui décide que le tonnage des navires sera calculé de la manière suivante :

« Ajouter la longueur du pont, prise de tête en tête, à celle de l'étrave à l'étambot; déduire la moitié du produit ; multiplier le reste par la plus grande largeur du navire au maître-bau; multiplier encore le produit par la hauteur de la cale et de l'entrepont, et diviser par 94. — Si le bâtiment n'a qu'un pont, prendre la plus

(1) Le mètre cube équivaut à 29 pieds cubes 29 centièmes.

grande longueur du bâtiment, multiplier par la plus grande largeur du navire au maître-bau, et le produit par la plus grande hauteur, puis diviser par 94. »

Cette formule, si on en dégage le sens un peu voilé pour les profanes par la technicité des termes employés, donne la mesure non du navire lui-même, mais d'un parallélipipède fictif qui lui est circonscrit suivant ses trois dimensions principales, la longueur, la largeur et le creux. Le calcul se trouve ainsi très simplifié, mais on obtient un cube nécessairement exagéré, et qui doit être diminué à la fois des espaces libres entre le parallélipipède et les parois du navire et, dans l'intérieur du bâtiment, des parties non susceptibles de recevoir des marchandises. Évaluer directement ces espaces, c'eût été enlever à la méthode la simplicité et la facilité d'application qui constituent son principal mérite. Le législateur de l'an II a décidé qu'on obtiendrait le résultat cherché en portant la tonne de jauge de 42 pieds cubes à 94. La division du parallélipipède fictif par ce chiffre donne, au quotient, le tonnage légal.

La méthode de Legendre, dont l'application a été étendue aux navires à vapeur par une ordonnance de 1821, tendait, en définitive, à donner une mesure aussi sincère que possible de la capacité vraie des navires. Mais l'exactitude même dont elle était empreinte plaçait notre marine marchande dans un état d'infériorité manifeste. En effet toutes les grandes puissances maritimes ne s'étaient pas préoccupées au même degré que la France d'adopter le mode d'évaluation le plus rapproché de la vérité; plusieurs d'entre elles, au contraire, notamment les États-Unis d'Amérique, avaient intentionnellement réduit les estimations, pour que leurs navires fussent favorisés quant au payement des droits basés sur le tonnage. Le Gouvernement français dut, à son tour, s'engager dans la même voie : il ne le fit qu'à contre-cœur et en reconnaissant qu'il suivait un mauvais exemple. Le rapport servant d'introduction à l'ordonnance de 1837 qui réalise la transformation de nos méthodes de jaugeage est, à cet égard, des plus instructifs :

« J'éprouve avec tous les membres de la Commission, écrit le



ministre de l'Agriculture et du Commerce, le vif regret d'être obligé de changer un mode de jaugeage, irréprochable en soi, qui concilie autant que possible les règles absolues de la science avec les accidents de la pratique et les courbes si variées des navires de commerce, et cela pour obvier à un désavantage résultant de ce qui se passe hors de France, et qui pourrait se reproduire au gré de l'étranger. En effet, il serait possible, sinon probable que tel autre pays admît encore une formule de jaugeage plus défectueuse que celle dont il se sert aujourd'hui et donnant un résultat encore plus bas, sans qu'on pût assigner de terme à ces rabais mutuels auxquels on serait successivement entraîné. »

La méthode de mesurage imposée par les circonstances et que le ministre apprécie avec cette sévère franchise, comporte deux modifications profondes. On a vu que la règle établie par Legendre admettait le diviseur de 94 pieds cubes, ce qui représente, dans le système métrique, 3 mètres cubes 22 centièmes: l'ordonnance de 1837 substitue à ce diviseur celui de 3 mètres 80. D'autre part, tandis que la loi de 1821 applicable aux navires à vapeur établissait les déductions à faire d'après l'emplacement même occupé par les machines et par le combustible, la nouvelle formule implique une déduction forfaitaire de 40 pour 100, manifestement supérieure à l'importance réelle de cet emplacement. L'ordonnance de 1837 est restée en vigueur jusqu'en 1872. Les papiers de bord des navires français énonçaient donc, à l'époque où le Canal de Suez entrait en exploitation, un tonnage factice et arbitrairement réduit.

En Angleterre, la question du jaugeage des navires n'avait pas été moins débattue qu'en France, et la solution que le problème avait reçue pendant la première moitié du siècle ne comportait ni préoccupation scientifique, ni recherche d'exactitude. C'est seulement de 1854 que date l'application d'une méthode précise et rationnelle. Le *Merchant Shipping act*, qui a introduit cette méthode, réalisait un progrès sensible, non pas seulement sur le système antérieurement adopté par le Gouvernement britannique, mais sur tous les procédés utilisés jusqu'alors et en particulier sur le procédé français. En effet,

tandis que celui-ci attribuait indistinctement à tous les navires une seule forme théorique sur laquelle étaient basés les calculs, la méthode *Moorsom* (la méthode anglaise est ainsi nommée du nom de son auteur) permettait de tenir compte, pour chaque navire, de sa forme particulière. En tant qu'il avait pour objet de tracer le mode de mesurage des navires, c'est-à-dire le moyen de déterminer leur contenance cubique exacte, le *Merchant Shipping act* de 1854 donnait une règle que son caractère scientifique et sa précision rigoureuse autorisaient à considérer comme définitive. Mais le problème, ainsi qu'on l'a vu, présente une autre face qui ne comporte pas de solution mathématique. La capacité totale étant connue, il s'agit d'en déduire les espaces inutilisables pour le transport des marchandises. Aux termes du *Merchant Shipping act*, cette déduction était opérée, non pas par une évaluation directe de ces emplacements, mais, comme dans la méthode française, par l'application aux résultats des premiers calculs d'un diviseur forfaitaire. Ce diviseur était de 100 pieds cubes anglais. Il avait été choisi de telle manière, Moorsom l'a déclaré lui-même, que l'application qui en était faite produisît un total de tonnage aussi rapproché que possible de celui qui résultait des méthodes antérieures, et que ni les statistiques du Royaume-Uni, ni les revenus obtenus par ces méthodes n'en subissent d'altération. « Le maintien du tonnage total actuel du royaume a été le *sine quâ non* imposé à toutes les Commissions publiques chargées de l'étude de la question. » (Communication de l'amiral Moorsom à l'Institut des architectes de la marine.)

En divisant par 100 le nombre de pieds cubes contenus dans le navire, on obtenait ce que la loi anglaise désigne sous la dénomination de « *gross register tonnage* ». Ce tonnage comportait, en ce qui concerne les navires à vapeur, une déduction spéciale correspondant à l'espace occupé par les machines et par le combustible, et l'application de cette déduction, qui variait en fait de 25 à 50 pour 100, déterminait le « *nett register tonnage* ».

Quelque part que le système ainsi établi laissât encore à l'arbitraire, on en avait pourtant reconnu la supériorité, et la méthode

Moorsom avait été peu à peu adoptée par la plupart des nations maritimes: elle était acceptée notamment par l'Allemagne, l'Autriche, le Danemark, la Hollande, les États-Unis. La France elle-même ne devait pas tarder à s'y rallier : il en a été fait application à ses navires de commerce par un décret du 24 décembre 1872 qui n'y introduisait d'autres corrections que celles qui étaient nécessaires pour l'adapter au système métrique.

*
* *

Autorisée par le firman de concession à percevoir une taxe ne dépassant pas 10 francs par tonne de capacité, comment la Compagnie va-t-elle exercer ce droit? Quelle définition adoptera-t-elle pour la tonne de capacité? Acceptera-t-elle le tonnage déterminé par les papiers de bord, qui varie suivant la méthode appliquée et dont l'inexactitude, en ce qui concerne du moins les navires français, a été officiellement reconnue? Imposera-t-elle au contraire à toutes les marines un tonneau-type uniforme? Telles étaient les questions qui se posaient au début de l'exploitation. La Compagnie ne voulut pas les résoudre de sa propre autorité. Elle fit appel aux lumières d'une Commission spéciale dont la composition même était une garantie que les intérêts des actionnaires ne seraient pas seuls pris en considération. Tout en reconnaissant que le tonneau officiel anglais serait le meilleur type à adopter, cette Commission exprima l'avis que la Compagnie de Suez devait s'en tenir purement et simplement, pour la perception des droits, au tonnage énoncé par les papiers de bord sans distinction de pavillon. Elle ne proposait d'ailleurs cette solution que comme un expédient provisoire. La question de l'unification des jaugeages était alors soumise à une conférence internationale, et on était fondé à espérer qu'elle serait promptement et définitivement résolue. La Commission estimait qu'il fallait attendre ce règlement et en faire l'application quand il serait intervenu. Il était d'ailleurs d'un intérêt manifeste pour la Compagnie d'encourager le commerce maritime à délaisser les anciennes voies, et de s'imposer, dans ce but, un sacrifice momentané. Mais la guerre

franco-allemande avait interrompu les négociations diplomatiques et la perspective d'un accord entre les divers gouvernements semblait indéfiniment reculée. La Compagnie pensa qu'il lui appartenait de prendre elle-même la décision qu'elle attendait vainement d'un accord international. C'est encore à une Commission, composée d'ingénieurs et de marins, qu'elle demanda de préparer cette décision. Après une sérieuse étude de la question, la Commission émit l'avis, qui fut adopté par la Compagnie, que la perception du droit de navigation devait être effectuée d'après le « gross tonnage » tel qu'il était déterminé par la méthode anglaise. Il avait paru en effet à la Commission que le « gross tonnage » conduisait par un détour à une évaluation exacte de la capacité réelle des navires. Si, d'une part, en donnant au tonneau de jauge une valeur de 100 pieds cubes, il évaluait trop largement les parties du navire affectées au logement de l'équipage, aux magasins d'agrès, aux approvisionnements d'eau et de vivres, c'est-à-dire les espaces qui, sur tout navire, ne sont pas susceptibles de recevoir des marchandises, par contre, il ne tenait pas compte de l'emplacement occupé par la machine et par le combustible, la déduction afférente à cet emplacement n'intervenant que pour la détermination du « nett tonnage ». Or, la Commission estimait que, pour corriger l'exagération de la première déduction, le tonnage brut devait être relevé de 30 pour 100, puis que du nouveau chiffre ainsi obtenu il y avait à déduire 25 pour 100 correspondant à l'espace affecté aux machines. En opérant cette double correction, on retombait, à très peu près, sur le tonnage officiel. La Commission, considérant qu'il était inutile de faire deux calculs dont les résultats se neutralisaient, proposait d'accepter purement et simplement le « gross tonnage » comme l'expression de la vérité.

Un règlement de navigation, en date du 17 mars 1872, sanctionna et mit en vigueur le mode de perception suggéré par la Commission. Il ne souleva tout d'abord aucune réclamation. Bien plus, les adhésions implicites ou les assentiments formels que la Compagnie avait reçus dès l'origine la confirmaient dans la conviction qu'en sauvegardant les intérêts des actionnaires, elle s'était strictement mainte-

nue dans la limite de ses droits. En France, le ministre du Commerce prenait soin de lui indiquer le procédé pratique par lequel on pouvait convertir le tonnage officiel, énoncé par les papiers de bord, en tonnage établi d'après la jauge anglaise. En Angleterre, le Board of Trade la félicitait de la résolution qu'elle avait adoptée et déclarait que le principe de la perception sur le « gross tonnage » était un principe exact. Le ministre des Affaires étrangères était plus affirmatif encore : répondant à la Chambre de commerce de Newcastle, lord Enfield l'informait que la question du tonnage à admettre pour les droits de transit du Canal avait été examinée de concert avec les légistes de la Couronne, et que le Gouvernement de Sa Majesté reconnaissait l'exactitude de l'interprétation donnée par la Compagnie au mot *tonneau de capacité* écrit cans son acte de concession. Malgré ces approbations rassurantes, il était facile de prévoir que des protestations ne tarderaient pas à s'élever contre une décision ayant pour effet d'augmenter de 30 à 50 pour 100 le tribut prélevé sur les navires qui transitent par le Canal, et contre le droit même que s'attribuait la Compagnie de trancher de sa propre autorité une question qui intéressait le commerce maritime du monde entier.

Le premier coup de feu fut tiré par la Compagnie des Messageries maritimes, qui engagea un litige devant les tribunaux français. Elle soutenait que la base de perception des droits de transit devait être le tonnage officiel inscrit sur les papiers de bord (1). Le Tribunal de commerce lui donna raison en première instance; la Compagnie de Suez obtint au contraire gain de cause devant la Cour de Paris et en cassation. La Cour d'appel jugea « que les mots *tonne de capacité* s'entendent d'une mesure de vide ou de volume, par opposition à la tonne effective et matérielle de marchandises; que cette mesure de la tonne qui n'a jamais varié en France, depuis l'ordonnance de 1681 de Colbert, est, dans le système métrique actuel, le cube de 1 mètre 44 centièmes; que telle est, définition donnée, la capacité de la tonne

(1) Compagnie des Messageries maritimes. — *La question du tonnage de capacité des navires au point de vue de la perception des droits de navigation dans le Canal maritime de Suez.* — Paris, Imprimerie centrale des chemins de fer, 1874.



ou la tonne de capacité; que l'acte de concession, ne mentionnant que la tonne de capacité, ne dit rien du procédé par lequel on calculera dans le navire le nombre de tonnes, et on établira le tonnage à l'effet de supporter la taxe; que c'est à ce silence de la convention qu'il faut suppléer; que l'adoption par la Compagnie de Suez d'un tonnage dégagé des atténuations des patentes officielles, et répondant à la vérité du fret et du transport, ne pouvait que prêter à la perception du droit de navigation sa base la plus juste; que tel est le caractère du « gross tonnage » anglais que la Compagnie a adopté par son règlement de navigation du 4 mars 1872 qui a donné lieu au procès.

M. de Lesseps ne triompha pas longtemps. Avant même que fût rendu l'arrêt de la Cour de Paris, le débat avait été porté sur le terrain diplomatique. Certains armateurs anglais s'étaient émus à leur tour des conséquences du nouveau règlement appliqué par la Compagnie, et ils avaient obtenu que le Foreign Office prît en mains leurs intérêts et les défendît auprès du Sultan. Les armateurs italiens et autrichiens avaient de même fait agir leurs gouvernements respectifs. On a contesté le caractère spontané de cette sorte de coalition; on a assuré qu'elle avait été provoquée par la Compagnie des Messageries maritimes et on lui a fait un vif reproche d'avoir cherché à entraîner la diplomatie étrangère dans une ligue contre le Canal de Suez. Historien impartial des faits, je n'hésite pas à reconnaître l'injustice d'un reproche qui tend à transformer en une cause nationale, en un conflit politique, ce qui n'était qu'une difficulté d'ordre commercial. La Compagnie des Messageries maritimes a simplement soutenu ses intérêts, comme la Compagnie de Suez a défendu les siens. Le dissentiment n'a été d'ailleurs que momentané : les rapports sont actuellement des plus cordiaux entre ces deux grandes Sociétés et un des membres les plus justement estimés du Conseil d'administration des Messageries, M. Cambefort, est entré, en 1896, dans le Conseil de la Compagnie de Suez.

Au surplus, ce n'est pas la diplomatie seule qui faisait appel au Sultan. M. de Lesseps, de son côté, réclamait son intervention. En annonçant au ministre des Affaires étrangères de la Sublime-Porte

qu'il avait interjeté appel du jugement rendu par le Tribunal de Commerce dans le procès intenté par les Messageries, et que, comme il l'avait fait devant les juges de première instance, il contesterait la compétence des tribunaux français, il déclarait que la Compagnie de Suez était prête à donner à la Sublime-Porte tous les renseignements nécessaires, et qu'elle s'en rapporterait à la décision qui serait rendue par le Gouvernement ottoman.

Aux sollicitations dont il était l'objet, le Sultan répondit en se déclarant prêt à réunir une Commission internationale qui aurait à déterminer un mode uniforme de mesurage des navires et à fixer un tonneau-type, servant à la fois de base pour les transactions commerciales et pour la perception des droits auxquels est assujettie la navigation. Des ouvertures en ce sens furent faites aux grandes puissances maritimes; elles rencontrèrent à Paris un accueil des plus réservés. Le ministre des Affaires étrangères estimait que, la discussion portant tout entière sur le sens à donner aux mots *tonneaux de capacité* inscrits dans l'acte de concession, il appartenait au Gouvernement du Sultan, usant de son droit souverain, de valider, en se l'appropriant, telle ou telle interprétation. Tant que cette question n'aurait pas été résolue par une décision de la Sublime-Porte, le Gouvernement français refusait formellement d'adhérer à la réunion d'une Conférence. Devant une résolution aussi fermement arrêtée, le Sultan dut s'exécuter : il le fit avec d'autant moins d'hésitation que l'interprétation qui lui était demandée pouvait lui fournir le moyen de dégager entièrement la responsabilité de la Sublime-Porte. Il reconnut donc, par une déclaration explicite, que « le Gouvernement impérial, en ratifiant l'acte de concession, n'avait entendu, en réalité, l'expression de tonneau de capacité que dans un sens absolu, et qu'il n'avait eu nullement en vue le tonnage inscrit sur les papiers de bord de telle ou telle puissance. Il exprimait ensuite l'opinion que le système Moorsom étant, parmi tous les systèmes en usage, celui qui permettait d'exprimer avec le plus d'exactitude la capacité utilisable, on devrait s'en tenir au « nett tonnage » fixé d'après ce système ». Il ajoutait enfin que « dans le cas où les puissances ou M. de

Lesseps ne désireraient pas continuer à maintenir ce système, il serait nécessaire de réunir une Commission internationale à l'effet de déterminer la capacité utilisable ».

La Sublime-Porte donnait entièrement raison sur un point à la Compagnie de Suez : elle reconnaissait implicitement que celle-ci était bien fondée à ne pas s'en tenir au tonnage constaté par les papiers de bord et à chercher à atteindre la capacité réelle utilisable. Il y avait, au contraire, une certaine équivoque dans l'opinion qu'elle exprimait qu'il fallait prendre pour base de la perception le « nett tonnage » calculé d'après la méthode Moorsom. M. de Lesseps déclara pourtant que la Compagnie de Suez était pleinement satisfaite et ne pouvait que rendre hommage à l'esprit de justice et de loyauté qui avait dicté l'interprétation des conseillers du Sultan. Mais précisément parce que le Gouvernement ottoman ne s'était prononcé que sur un principe, celui de la capacité utilisable, et qu'il avait évité de prendre parti sur la question d'application, le conflit demeurait ouvert, et on ne pouvait attendre une solution définitive que de la réunion d'une Commission technique dont l'avis permettrait au Sultan de donner à son interprétation le complément indispensable. Les puissances intéressées n'hésitèrent donc pas à accepter l'offre formulée par le Gouvernement ottoman de provoquer cette réunion. La France elle-même ne pouvait refuser son adhésion, puisqu'elle avait reçu satisfaction et que les conditions exigées par son ministre des Affaires étrangères se trouvaient entièrement remplies.

*
* *

La Conférence internationale se réunit à Constantinople le 6 octobre 1873 ; elle était composée des délégués des principales nations maritimes, à l'exception pourtant des États-Unis d'Amérique (1). La

(1) Liste des délégués à la Commission internationale pour le tonnage, à Constantinople

Allemagne. — M. Gillet, Consul à Constantinople; M. Hargreaves, secrétaire de la Députation pour le Commerce et la navigation de la Ville Libre et Hanséatique de Hambourg.

Autriche-Hongrie. — M. le chevalier de Kosjek, Conseiller de Légation de S. M. I. et R. Apostolique, premier Drogman de l'Ambassade d'Autriche-Hongrie; M. Zamara, Inspecteur nautique du gouvernement de Trieste; M. Nicolich, Agent général du Lloyd Austro-Hongrois.

Belgique. — M. Camille Janssen, Consul à Constantinople.

France était représentée par le baron d'Avril, ministre plénipotentiaire, et par M. Rumeau, inspecteur général des Ponts et Chaussées, qui avait été président et rapporteur des commissions spéciales instituées par la Compagnie de Suez en 1868 et en 1871 et chargées de résoudre les difficultés relatives à la question du jaugeage. L'un des délégués anglais était le colonel Stokes, aujourd'hui lieutenant-général Sir John Stokes, que désignait la haute compétence avec laquelle il venait de participer aux travaux de la Commission européenne du Bas-Danube. Sir John Stokes devait entrer, quelques années plus tard, comme représentant de Sa Majesté britannique, dans le Conseil d'administration de la Compagnie de Suez, dont il est devenu l'un des Vice-Présidents, et où il a rapidement acquis l'affectueuse estime de tous ses collègues.

Le programme des travaux de la Conférence fut tracé, dès la première réunion, par la communication qui lui fut faite des instructions que la Sublime-Porte donnait à ses délégués. Le Gouvernement ottoman rappelait, comme une vérité maintes fois constatée par des autorités compétentes, que les Administrations des différents États avaient été souvent portées à faire plier les calculs, d'ailleurs imparfaits de la science, devant le désir de diminuer, moyennant des énonciations de tonnages insuffisants, les droits que les navires auraient à acquitter pour leur entrée et leur station dans les ports étrangers. Il en est résulté, pour les papiers de bord, une confusion et une inégalité dont l'injustice s'est fait particulièrement sentir, lorsqu'on fut en présence de travaux créés par les capitaux privés et

Espagne. — DON ANGEL RUATA, Secrétaire de Légation ; DON JOAQUIN TOGORÈS, Inspecteur du génie naval.

France. — M. LE BARON D'AVRIL, Consul général, Délégué à la Commission Européenne du Danube ; M. RUMEAU, Inspecteur général des Ponts et Chaussées.

Grande-Bretagne. — M. LE COLONEL STOKES, du corps de Génie, compagnon de l'ordre du Bain ; SIR PHILIP FRANCIS, Chevalier, Consul général de S. M. Britannique, et Juge de la Cour suprême du Levant.

Grèce. — M. ANARGYROS, Capitaine de port.

Italie. — M. LE CHEVALIER COVA, premier Secrétaire et Chargé d'affaires ; M. LE COMMANDEUR F. MATTEI, Inspecteur général du Génie naval ; M. LE CHEVALIER VERNONI, premier Drogman de la Légation Royale.

Pays-Bas. — M. LE CHEVALIER JANSEN, Capitaine de vaisseau ; M. KEUN, Conseiller de Légation.

Russie. — M. LE BARON de STEIGER, Agent principal de la Compagnie du commerce et de navigation d'Odessa ; M. LE COLONEL KORCHIKOFF, du Génie naval.

Suède et Norvège. — M. LE CHEVALIER DE HEISDENSTAMM, Chancelier de la Légation à Constantinople

Turquie. — S. E. EDHEM PACHA, ancien Ministre ; S. E. SALIH PACHA, préfet du port de Constantinople.



devant être rémunérés à l'aide de redevances à acquitter par chaque navire à raison de sa capacité. Pour faire la part de l'intérêt des armements maritimes et de celui des entreprises ayant en vue la facilité ou la sécurité de la navigation, il suffisait d'ailleurs d'être dans l'exactitude et dans la vérité. « De même qu'il serait injuste de taxer les parties du navire qui en constituent le poids mort, ou mieux le volume improductif, inutile, de même il ne serait pas équitable de dérober à la taxation une portion quelconque des parties du navire, de sa capacité vraiment productive, vraiment utilisable. » La Conférence avait donc pour mission d'indiquer le mode d'évaluation du tonnage, qui, dans l'état présent des connaissances mathématiques et de l'expérience nautique, approche le plus de la vérité et subsidiairement, par une conséquence naturelle, d'établir les rapports qui existent entre le tonnage ainsi rectifié et les tonnages résultant des anciennes méthodes.

C'est bien ainsi que le Gouvernement français comprenait le mandat de la Commission. Il avait formellement signifié à ses représentants que ce mandat devait être strictement limité à la détermination de la capacité utilisable (1). Telle était également la manière de voir du Gouvernement russe. Il fut manifeste, dès l'ouverture de la discussion, que les délégués de la plupart des autres puissances n'avaient pas la même conception de leur rôle, et qu'ils estimaient que le diviseur de 100 pieds cubes ne pouvait être mis

(1) Le ministre ottoman des Affaires étrangères avait communiqué officieusement à l'ambassadeur de France à Constantinople les instructions qu'il se proposait d'adresser aux délégués de son Gouvernement. L'ambassadeur avait reconnu qu'elles étaient de tous points conformes à celles que lui-même avait reçues de Paris; il s'était borné à demander un petit nombre de modifications de détail qui avaient été accueillies. Quelques jours après, Rachid-Pacha lui avait fait savoir que, malgré la pression exercée par certains agents étrangers, le projet d'instruction était adopté dans son intégrité tel qu'il lui avait été soumis. Aussi l'ambassadeur éprouva-t-il une vive surprise, lorsqu'il reçut communication de l'épreuve définitive et qu'il y trouva une phrase entièrement nouvelle qui donnait à la Commission mandat d'examiner « si le mode actuellement appliqué dans la perception des droits du Canal était en harmonie avec les prescriptions de l'acte de concession et du firman impérial ». Comme il exprimait son étonnement à Rachid-Pacha et lui représentait que la mission, ainsi confiée aux délégués, allait à l'encontre des vues et des intérêts de la Porte, le ministre lui répondit qu'il n'attachait pas le même sens au passage incriminé, mais il reconnut en même temps que l'insertion en avait été « presque exigée » par l'ambassadeur d'Angleterre. (Dépêche du 7 octobre 1873 de l'ambassadeur de France à Constantinople au ministre des Affaires étrangères.)





Nicolich. Anargyros. Janson.
Gillet. Togories. Baron d'Avril. E. Janssen. Sir S. Francis. Kosjek.
Baron de Steiger. Mattei. Rumeau. Heidenstamm. Edhem Pacha. Colonel Stokes. Salih Pacha. Zamara.

LES MEMBRES DE LA CONFÉRENCE DE CONSTANTINOPLE.

en question. Ils commencèrent en effet par affirmer ce principe, dont la formule était donnée par le délégué des Pays-Bas, que « la détermination du tonnage brut d'un navire ou « gross tonnage », sans aucune déduction, est le mieux effectuée par le système Moorsom, tel qu'il est exposé dans la loi anglaise de 1854 ». Malgré leur énergique résistance et l'habileté de leur argumentation, et bien qu'ils fussent secondés par leurs collègues russes et ottomans, les délégués français ne purent empêcher la majorité de la Commission de voter cette proposition. Les instructions qu'ils avaient reçues de leur Gouvernement étaient trop formelles pour qu'ils pussent accepter une pareille déviation du débat : ils déclarèrent en conséquence qu'ils cesseraient de participer aux délibérations. La Commission ne poursuivit pas moins le cours de ses travaux. Le tonnage brut étant déterminé, la discussion devait porter sur le tonnage net, c'est-à-dire sur les déductions à opérer sur la capacité totale d'un navire, pour tenir compte de l'espace occupé par le moteur et par le combustible. Il fut admis que, pour le mesurage exact de l'espace occupé par la chambre des machines et des chaudières, on appliquerait la règle dite du Bas-Danube ; que, pour l'évaluation des soutes à charbon, le choix serait laissé libre entre la même règle du Bas-Danube, et la méthode prescrite par les lois en vigueur en Allemagne et en Italie, lesquelles reproduisaient en somme les lignes générales du système anglais ; enfin, que le tonnage net ainsi établi, était l'expression cherchée de la capacité utilisable.

Jusque-là la Commission n'avait abordé que la partie générale de son mandat, c'est-à-dire ce qui se rapportait à l'unification du jaugeage. Il lui restait à résoudre la question spéciale à la Compagnie de Suez et à apprécier, suivant les instructions de la Sublime-Porte, si les droits de navigation étaient perçus conformément aux dispositions de l'acte de concession, telles que le Sultan les avait interprétées. En engageant cette discussion, le plus grand nombre des délégués manifestaient ouvertement leurs sympathies pour la grande œuvre qui avait si puissamment servi les intérêts du commerce universel, et ils exprimaient leurs regrets que l'absence des commis-

saires français privât la Conférence d'entendre les arguments qu'ils auraient pu faire valoir en faveur des actionnaires du Canal. Il n'était pas moins évident que la grande majorité de la Commission se prononçait contre le système adopté par la Compagnie, et les dispositions bienveillantes dont elle était animée ne pouvaient s'exercer qu'en évitant de reconnaître par un vote, qui eût ouvert un recours pour le passé, l'illégalité des perceptions opérées depuis le 1er juillet 1872 et en cherchant un arrangement amiable qui sauvegarderait les intérêts des actionnaires, tant que la Compagnie ne pourrait pas soutenir son exploitation avec le seul revenu de la taxe normale de 10 francs appliquée au tonnage net international. Bientôt, en effet, sur l'initiative du délégué suédois, des pourparlers furent engagés en vue de résoudre l'affaire du Canal par une transaction. Il s'agissait d'accorder à la Compagnie le droit de percevoir une surtaxe, qui compenserait la perte devant résulter pour elle de l'application des principes arrêtés par la Commission et serait progressivement abaissée au fur et à mesure de l'augmentation du tonnage. Ces intentions conciliantes étaient trop conformes aux vues et aux désirs du Gouvernement ottoman, pour qu'il ne s'efforçât pas lui-même d'en seconder la réalisation. Il intervint par une communication officielle adressée à la Conférence : en exprimant la satisfaction qu'il avait éprouvée des « efforts tentés avec succès par les délégués de plusieurs puissances maritimes pour amener dans la pratique des adoucissements transactionnels en faveur d'une œuvre unique dans son genre », il priait les membres de la Conférence « de vouloir bien compléter leurs travaux en formulant au nom de leurs Gouvernements, et dans un esprit d'équité bien entendue, les nouvelles conditions dont le bénéfice pourra être assuré dans l'avenir à la Compagnie Universelle du Canal de Suez ».

Un seul obstacle subsistait : l'adhésion des délégués français était jugée indispensable pour que la transaction, dont on acceptait le principe, fût votée par la Commission. Or, le ministre des Affaires étrangères de France persistait à considérer que les délibérations de la Conférence avaient pour seul objet de déterminer la capacité



utilisable, que le Gouvernement ottoman et la Compagnie étaient liés par un contrat qui ne pouvait être modifié que par leur accord, et que la nécessité de cet accord était un point de droit que la Compagnie ne pouvait abandonner, sans compromettre son existence légale. Il dut céder pourtant sur les instances de l'ambassadeur à Constantinople qui l'informait que les délégués anglais allaient déposer une motion déclarant illégal le mode de perception adopté par la Compagnie, et que cette motion serait certainement votée, en cas d'échec de la transaction. Les délégués français furent donc autorisés à reprendre leur participation aux travaux de la Commission, et à accepter, sous réserve de quelques modifications, le projet d'accord proposé. Les décisions finales de la Conférence furent donc adoptées à l'unanimité des puissances représentées. Elles visaient, d'une part, les règles générales de jaugeage dont l'acceptation par les puissances maritimes devaient conduire à l'unification du tonnage ; d'autre part, elles faisaient application de ces règles à l'assiette des taxes perçues par la Compagnie de Suez et atténuaient les conséquences de cette application par un projet de transaction qui contenait les dispositions suivantes :

« *Navires jaugés d'après le système Moorsom :*

« 1° Il sera perçu sur chaque tonne de registre net des navires, dont les déductions propres aux machines ont été déterminées d'après le § (a) de la clause XXIII, qui définit la règle III de la loi anglaise de 1854, outre la taxe de 10 francs, une surtaxe de 4 francs.

« 2° Cette surtaxe sera réduite à 3 francs pour chaque bâtiment qui aura inscrit sur ses papiers de bord, ou annexé à ces papiers, le tonnage net résultant du système de jaugeage recommandé par la Commission internationale, lequel formera la base de la perception de la taxe et de la surtaxe.

« 3° Il est entendu que les navires qui sont déjà mesurés d'après l'alternative posée par la Commission, et notamment suivant le § (b) de la clause précitée de la loi anglaise de 1854, n'auront à acquitter, dès à présent, que la surtaxe de 3 francs par tonneau

de registre net, sous la condition que les déductions pour la machine et le combustible n'excéderont pas 50 pour 100 du tonnage brut.

« *Navires jaugés par un autre système que celui de Moorsom :*

« 4° Le tonnage brut des navires qui ne sont pas jaugés d'après le système Moorsom sera ramené au tonnage de ce système par l'application des facteurs du barême du Bas-Danube, et leur tonnage net sera déterminé d'après le § (a) de la clause XXIII précitée. Ils payeront, outre la taxe de 10 francs, une surtaxe de 4 francs par tonne sur ce tonnage net.

« *Dispositions communes à tous les navires :*

« 5° La surtaxe de 3 francs par tonne nette de registre sera progressivement réduite dans les proportions ci-après spécifiées, à mesure du développement du tonnage net des navires transitant annuellement par le Canal, et de manière à ne plus percevoir finalement que la taxe maxima de 10 francs par tonne sur le tonnage net, constaté par les papiers de bord, aussitôt que ce tonnage aura atteint, pendant une année, 2 600 000 tonnes de tonnage net de registre.

« La décroissance de la surtaxe suivra les proportions ci-après :

« Aussitôt que le tonnage net aura atteint le chiffre de 2 100 000 tonnes pendant une année, la Compagnie ne pourra, à partir de l'année suivante, percevoir la surtaxe qu'à raison de 2 1/2 francs par tonne.

« A partir de l'année qui suivra celle durant laquelle le tonnage net aura atteint 2 200 000 tonnes, la surtaxe ne sera plus que de 2 francs par tonne, et ainsi de suite ; chaque augmentation de 100 000 tonnes pour une année, entraînant une diminution de surtaxe de 50 centimes par tonne pendant l'année suivante ; de telle sorte qu'au moment où le « nett tonnage » aura atteint 2 600 000 pendant une année, la surtaxe sera définitivement supprimée, et la taxe ne dépassera plus le chiffre maximum de 10 francs par tonne de registre net.

« Il est bien entendu :

« 1° Qu'au cas où l'augmentation du tonnage net réalisée pendant une année dépasserait 100 000 tonnes, la surtaxe décroîtrait, pendant l'année suivante d'autant de fois 50 centimes par tonne, qu'il se serait produit de fois 100 000 tonnes de plus.

« 2° Qu'une fois que la surtaxe aura été diminuée ou abolie, d'après les conditions qu'on vient de dire, aucune augmentation ou réimposition ne pourra avoir lieu, même si le tonnage de transit venait de nouveau à descendre.

« 3° Que l'année mentionnée plus haut commence le 1er janvier, nouveau style ;

« 4° Les bâtiments de guerre, les bâtiments construits ou nolisés pour le transport de troupes, et les bâtiments sur lest seront exempts de toute surtaxe; ils ne seront pas soumis à une taxe supérieure au maximum de 10 francs par tonne, qui sera prélevée sur leur tonnage net de registre.

« Après avoir exprimé cet avis dans sa dix-neuvième séance, le premier délégué de Turquie, autorisé par son gouvernement, a fait en outre les deux déclarations suivantes :

« Que la permission de percevoir une surtaxe de 1 franc concédée à la Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez dans l'année 1871, pour un but spécial, est abrogée.

« Qu'aucune modification ne pourra être apportée à l'avenir aux conditions du transit, soit en ce qui concerne les droits de navigation, soit en ce qui concerne les droits de remorquage, d'ancrage, de pilotage, etc., qu'avec l'assentiment de la Sublime-Porte qui, de son côté, s'entendra à ce sujet avec les principales puissances intéressées avant de prendre une détermination. »

* * *

L'avis de la Commission internationale ayant été approuvé par la Porte, le vice-roi d'Égypte fut invité à le notifier à la Compagnie de Suez comme une sentence impérative et à lui assigner un délai

de trois mois pour appliquer le mode de perception des droits sur la base du « nett tonnage ».

La première réponse de M. de Lesseps à cette notification était du ton le plus courtois. Il déclarait que la Compagnie de Suez ne pourrait manquer de s'entendre avec un Gouvernement « dont le langage empreint de tant de noblesse et de loyauté a servi de base et de règle aux discussions de la Commission internationale du tonnage ». Mais, estimant que les mesures suggérées par la Commission constituaient un simple projet, et qu'elles ne pouvaient être qualifiées de transactions que si elles étaient le résultat d'un accord entre les parties contractantes, il soumettait au Khédive une nouvelle proposition qu'il se déclarait prêt à faire ratifier par le Conseil et par l'Assemblée des actionnaires. Cette proposition admettait en principe le tonnage officiel tel qu'il avait été formulé à Constantinople, avec application d'une surtaxe égale à celle qui avait été prévue en faveur de la Compagnie, mais dont le mode de réduction et d'extinction était réglé sur des bases plus favorables. En ce qui concerne les taxes accessoires, droits de remorquage, de pilotage, etc., il n'admettait pas le droit attribué à la Sublime-Porte d'en approuver les modifications, et encore moins l'obligation imposée à ce gouvernement de s'entendre avec les puissances intéressées avant de prendre aucune détermination, mais il proposait, pour chaque taxe, la fixation d'un maximum.

Ce projet transactionnel fut repoussé par le Gouvernement ottoman, qui se déclarait résolu à ne modifier aucun des points réglés par la Commission internationale et à faire respecter un avis auquel l'unanimité des puissances maritimes donnait une autorité décisive. En même temps, l'ordre formel était donné au Vice-Roi d'exiger que la Compagnie exécutât la décision de la Sublime-Porte dans le délai qui lui avait été assigné.

M. de Lesseps ne s'inclina pas devant cette mise en demeure sans élever une énergique protestation et sans constater « la violation d'un contrat public juridiquement établi avec l'assentiment du Sultan ». Puis, comme on le menaçait d'employer au besoin la force, il déclara qu'il allait faire les publications exigées par le contrat de

concession pour appliquer dans le délai légal (trois mois après les publications, aux termes de l'article 17 de l'acte du 5 janvier 1856), c'est-à-dire le 1er juillet 1874, le nouveau tarif du droit spécial de navigation d'après le tonnage danubien. La Porte n'entendait pas subir cet atermoiement : un corps de 10 000 hommes fut envoyé sur la ligne du Canal, et le commandant de cette armée reçut l'ordre de prendre en mains le service du transit et d'assurer le passage des navires, au cas où la Société maintiendrait son opposition. La menace d'un conflit dont les conséquences pouvaient être des plus redoutables devait nécessairement mettre fin à la résistance de M. de Lesseps. Du Caire, où il se trouvait alors, il adressa au Conseil d'administration le télégramme suivant :

« Considérant les ordres donnés par la Porte ottomane pour prendre possession du Canal, et sous protestation réservant tous les droits des actionnaires, notre service du transit appliquera, à partir du 29 avril, le tarif du droit spécial de navigation imposé à la Turquie. Il en sera rendu compte à l'Assemblée des actionnaires. »

Le Conseil s'associa formellement à cette décision ; elle fut également ratifiée par les actionnaires dans l'Assemblée du 2 juin 1874, mais il fallut toute l'autorité personnelle, tout l'ascendant du Président, pour qu'il obtînt cette approbation.

On peut s'étonner aujourd'hui de la résistance opiniâtre opposée par la Compagnie, alors que M. de Lesseps avait déclaré, dès l'origine du conflit, qu'il s'en rapportait à l'avance à la décision du Sultan, et étant donné que cette décision avait été prise sur l'avis unanime d'une Commission dans laquelle la Compagnie, sans être, il est vrai, directement représentée, avait trouvé en la personne des délégués français les défenseurs les plus chaleureux. D'autre part, ainsi que M. de Lesseps l'a reconnu spontanément, la Commission, dans son ensemble, avait fait preuve d'un esprit assez loyal et conciliant pour qu'il fût difficile de discuter la valeur ou l'impartialité de ses décisions. L'attitude de M. de Lesseps s'explique cependant, si on considère que la situation de la Compagnie était alors, comme on l'a vu, des plus précaires, et qu'il fallait ménager les exigences

naturelles des actionnaires, dont un bon nombre avaient déjà reproché au Conseil d'avoir montré trop de modération, dans l'exercice des droits que lui conférait l'acte de concession, quant à la perception des taxes et qui, après tant de difficultés subies, tant de sacrifices supportés, attendaient avec une légitime impatience la première rémunération de leurs capitaux. Puis, le souvenir était assez récent de l'hostilité manifestée, des obstacles créés par lord Palmerston pour rendre quelque peu suspecte l'intervention de l'Angleterre dans les affaires du Canal, et il n'est pas douteux que l'influence de la diplomatie anglaise et des délégués britanniques avait été considérable dans la Conférence de Constantinople. M. de Lesseps pouvait s'approprier l'observation d'un orateur anglais qui déclarait, à la Chambre des Communes, que, sans les difficultés que le Cabinet de Londres avait suscitées à l'entreprise du Canal, cette grande œuvre aurait été terminée beaucoup plus tôt et que dès lors l'Angleterre ne devait s'en prendre qu'à elle-même de la nécessité où s'était trouvée la Compagnie de Suez d'atteindre la limite extrême de son tarif, pour pouvoir exploiter le Canal dans des conditions suffisamment rémunératrices.



MARIUS FONTANE,
Secrétaire général de la Compagnie de Suez

En même temps que les actionnaires ratifiaient les mesures prises, ils donnaient pleins pouvoirs au Conseil « pour négocier la solution des questions pendantes, en vue de la revendication des droits de la Compagnie qui subit provisoirement, sans l'accepter, la violation armée de son contrat ». Ces revendications consistèrent à notifier chaque mois au Khédive, pour être signifiée à Constantinople, la perte résultant du nouveau mode de perception, et à rendre responsable le Gouvernement ottoman.

F. de Lesseps pria son fils Charles, Vice-Président du Conseil

d'administration, de se rendre à Constantinople pour protester contre ce qu'il appelait « l'attentat commis le 26 avril 1874 » et pour entamer de nouvelles négociations. Croyant, de plus, que l'Angleterre ne serait pas hostile à une tentative de conciliation, il envoya le Secrétaire général de la Compagnie, M. Marius Fontane, à Londres, aux ordres de l'ambassade de France, pour savoir si S. M. Britannique était disposée à laisser la Porte ottomane libre de négocier un arrangement relatif aux tarifs du Canal de Suez. Mais il ne tarda pas à se rendre compte, par la correspondance de ses envoyés, que la diplomatie anglaise, ainsi qu'il l'a déclaré lui-même, « a malheureusement l'habitude, dans certaines circonstances, où la politique n'est pas d'accord avec ses principes de liberté et de respect de la propriété privée, de suivre des voies détournées ». Il acquit même la certitude que l'arrière-pensée des Anglais était de faire nommer une Commission internationale qui jouerait, auprès de l'Administration du Canal de Suez, le rôle que remplit celle des Bouches du Danube. Il rompit donc les négociations, rappela M. Charles de Lesseps de Constantinople et M. Marius Fontane de Londres et rongea son frein. Il ne se doutait certes pas à ce moment que, peu de mois après, les événements se chargeraient de résoudre la question de la façon la plus imprévue et que ses adversaires deviendraient ses coïntéressés.

*
* *

L'année 1875 nous réservait, en effet, un véritable coup de théâtre. Le khédive Ismaïl, dont les dépenses étaient excessives et qui, ainsi que nous l'avons vu, avait déjà aliéné en 1869, et jusqu'en 1894, les coupons des 176 602 actions de la Compagnie qu'il possédait, se décida à les vendre, et on apprit un beau matin que le Gouvernement anglais s'en était rendu acquéreur, moyennant la somme de 100 millions, ce qui représentait une valeur de 568 francs par action. D'ennemie qu'elle avait été pendant tant d'années, l'Angleterre devenait l'associée des actionnaires de Suez.

J'ai entendu soutenir à ce sujet que cette affaire avait été traitée sous le manteau de la cheminée entre l'Angleterre et le Khédive et complètement à l'insu du Gouvernement français. Cette version n'est pas exacte, car notre Gouvernement était parfaitement au courant des intentions du Khédive, et l'affaire est restée plus de huit jours à la disposition d'un preneur quel qu'il fût. C'est également à tort qu'on accuse M. le duc Decazes, ministre des Affaires étrangères, d'y avoir été personnellement hostile. De tous les membres du Ministère que présidait M. Buffet, M. le duc Decazes y était au contraire le plus favorable. Mais reste à savoir si l'état d'âme qui régnait à ce moment en France, et qui y règne peut-être encore aujourd'hui, autorisait un ministre à procéder comme l'a fait lord Beaconsfield. — Le Parlement anglais n'étant pas en session au moment où lui furent offertes les 176 602 actions du Vice-Roi, lord Beaconsfield acheta les titres, fit payer les 100 millions par Rothschild frères de Londres, et attendit tranquillement, pour régulariser l'affaire, le retour du Parlement. Je ne suis pas très certain que cette façon de procéder eût été approuvée par notre Chambre des députés.

Quoi qu'il en soit, la prétendue insouciance du Cabinet fut sévèrement jugée; car, en admettant que le Gouvernement ne voulût pas réaliser lui-même cette acquisition, il ne lui aurait pas été difficile de trouver un groupe de financiers qui s'en serait chargé, d'autant plus volontiers que l'affaire, en dehors de toute considération politique, était fort séduisante par elle-même. Les journaux et revues à la dévotion du Ministère firent de leur mieux pour le défendre. M. Cherbuliez alla même jusqu'à écrire : « Lorsqu'on déplore l'affaiblissement de l'influence ou du prestige français en Orient, on ne saurait être sûr que ce qu'on regrette fût toujours regrettable. La France doit devenir résolument utilitaire, suivre une politique réaliste, parce qu'elle n'a plus de temps et d'argent à dépenser pour faire et défaire des pachas, pour diriger les consciences ou pour épouser des querelles de moines. » Quant à M. de Mazade, dont les sympathies pour le Ministère n'étaient pas douteuses, il

était visiblement gêné, car il écrivait dans la *Revue des Deux Mondes :*

« Le Gouvernement anglais n'est qu'un gros actionnaire de plus qui, dans les affaires du Canal, n'a qu'une faculté d'immixtion et un nombre de voix limité. Mais il serait parfaitement inutile, ce serait même montrer de la naïveté de se faire illusion sur la gravité et les conséquences possibles de ce coup de théâtre qui vient d'éclater en Europe. Oui, assurément, l'acte est tout politique, et c'est là précisément ce qui en fait la gravité.... Que va-t-il résulter de tout cela ? »

En Angleterre, à la Chambre des Communes comme à la Chambre des Lords, M. Disraëli, lord Derby et le chancelier de l'Échiquier tinrent le langage le plus conciliant.

« Nous croyons que l'achat des actions, disait sir Northcote, a été et sera avantageux à toutes les parties intéressées; nous croyons qu'il sera à l'avantage de l'Angleterre, à l'avantage du souverain de l'Égypte et à l'avantage de la grande Compagnie à laquelle nous sommes maintenant associés.

« Nos sentiments à l'égard de la grande Compagnie du Canal de Suez, de son fondateur et de ses principaux promoteurs sont d'entière amitié, et nous avons le désir de nous associer de toutes façons à cette importante entreprise. Je pense que l'Angleterre a commis une grande faute d'incrédulité au début, et j'espère qu'il n'est pas trop tard maintenant pour nous associer à cette entreprise, bien qu'elle soit dans une ère de prospérité. Nous croyons que les conséquences de notre attitude, en ne séparant pas nos intérêts de clients de nos intérêts d'actionnaires, mais plutôt en les combinant tous les deux, seront de fortifier et d'assurer la durée de cette grande œuvre. Elle est destinée à demeurer la possession éternelle de la race humaine et ce sera, j'en suis certain, une orgueilleuse satisfaction pour nous de voir l'Angleterre remplir son rôle en assurant et en consolidant l'avenir de cette grande entreprise. »

Dans la séance du 21 février, le marquis de Hartington va jusqu'à dire : « Le Gouvernement anglais ne s'est nullement substitué aux



LE LIEUTENANT-GÉNÉRAL SIR JOHN STOKES K. C. B.,

Vice-Président de la Compagnie de Suez.

droits de souveraineté du Khédive sur le Canal, et lord Derby l'a reconnu lorsqu'il a écrit au major général Stanton, le 6 décembre 1875 : « Vous expliquerez que le Gouvernement de Sa Majesté regarderait comme une violation du firman de la Porte et comme incompatible avec l'intégrité de l'empire ottoman, tout acte par lequel le Khédive se déposséderait d'une façon quelconque de l'autorité sur le Canal de Suez, qui a été assurée à Son Altesse par les concessions et les statuts de la Compagnie et confirmée par la Porte ottomane. »

F. de Lesseps lui-même, philosophe par force bien plus que par conviction, dora la pilule à ses actionnaires en leur faisant observer que l'Angleterre se trouvait, par le fait de son acquisition, dans la situation où elle eût été si elle avait accepté la part qui lui fut offerte dans la souscription initiale, en 1858 !

En réalité, la Compagnie a été dans l'obligation de créer un nouveau *modus vivendi* entre elle et le Gouvernement anglais et d'accepter dans le Conseil d'administration trois représentants de la Reine. F. de Lesseps fut autorisé à conclure en Égypte, avec l'honorable colonel Stokes, dûment autorisé de son côté par son Gouvernement, un arrangement *ad referendum*, qui fut signé le 21 février 1876, et se composait des clauses suivantes :

« Entre M. Ferdinand de Lesseps, etc., etc., Président-Directeur de la Compagnie universelle du Canal de Suez, ayant pleins pouvoirs du Conseil d'administration, d'une part ;

Et M. le colonel John Stokes, etc., etc., autorisé par le Gouvernement de S. M Britannique, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Article premier. — M. de Lesseps s'engage à faire accepter d'avance par ladite Compagnie tout ce qui a été fait à Constantinople relativement à la question du tonnage pour le tarif de transit par ledit Canal de Suez, conformément au rapport final de la Commission internationale du 11 décembre 1873, et adopté par la Porte ottomane.

Art. 2. — En échange de cette déclaration, le Gouvernement britannique se chargera des négociations qui auront pour résultat de remplacer la disposition actuelle sur l'abaissement de la surtaxe par un arrangement en vertu duquel le premier abaissement de cinquante centimes commencerait le 1er janvier 1877, le deuxième abaissement de cinquante centimes le 1er janvier 1879, le troisième le 1er janvier 1881, le cinquième le 1er janvier 1883, et le sixième le 1er janvier 1884. De sorte qu'à partir de cette dernière date, la surtaxe serait éteinte, et le maximum de dix francs par tonne du tonnage net officiel serait seul prélevé.

Art. 3. — M. de Lesseps prend l'engagement que la Compagnie exécutera les travaux extraordinaires de construction en dehors des travaux d'entretien ordinaire, pour une somme de un million de francs par an, pendant trente ans.

Art. 4. — Aussitôt que le Gouvernement britannique aura fait connaître à M. de Lesseps le résultat favorable de la négociation dont il s'agit à l'article 2 ci-dessus, M. de Lesseps retirera toutes ses protestations contre la Porte ottomane.

Fait au Caire, en double original, le 21 février 1876.

Signé : Ferdinand de Lesseps.

J. Stokes.

La conclusion des protocoles où ont été discutées pendant plusieurs séances les questions relatives à l'établissement de cette Convention, mérite d'être citée :

« M. le colonel Stokes exprime sa satisfaction de ce que ses négociations avec M. de Lesseps sont terminées par une solution si complète des difficultés qui ont existé pendant les dernières années, et il exprime ses vifs souhaits pour la prospérité de la grande œuvre du Canal de Suez.

« M. de Lesseps exprime de son côté au colonel Stokes sa satisfaction de voir que toute difficulté a cessé, dès aujourd'hui, entre le

Gouvernement de Sa Majesté la Reine et la Compagnie, et il est certain que l'adjonction des administrateurs anglais, qui viendront examiner de près les affaires du Canal, donnera des soutiens et des amis aux autres membres du Conseil. »

C'est une vraie lune de miel qui ne durera pas longtemps, bien que la Convention du 21 février 1876 ait été approuvée d'assez bonne grâce dans l'Assemblée générale des actionnaires du 10 janvier 1877.

Il ne restait à régler que la question de la représentation du Gouvernement anglais aux Assemblées générales, question assez délicate, puisqu'on se souvient que le Vice-Roi avait aliéné les coupons de ses actions jusqu'en 1894 et qu'on pouvait émettre des doutes sur le droit, pour un actionnaire, de prendre part aux Assemblées, avec des actions dépourvues de leurs coupons. On prit à ce sujet l'arrangement suivant :

« I. — Comme propriétaire et possesseur des 176 602 actions que lui a cédées le Khédive, amorties ou non amorties, le Gouvernement de Sa Majesté britannique jouira du droit de délibérer et, pour les dix voix statutaires, de voter dans les Assemblées générales des actionnaires de la Compagnie de Suez, quel que soit l'objet de la délibération et du vote.

« II. — La raison d'être de la stipulation précédente cessera naturellement le 1er juillet 1894, et cette stipulation deviendra nulle si, avant le 1er juillet 1894, le Gouvernement de Sa Majesté, usant du droit qui lui appartient de disposer desdites actions, cesse d'être propriétaire et possesseur d'un nombre quelconque des 176 602 actions, et, dans ce cas, les parties seront remises au même et semblable état où elles se trouvent actuellement, comme si le présent accord n'avait pas existé, tous leurs droits respectifs leur demeurant réservés pour ce cas, sans que lesdits droits puissent être compromis ou perdus soit par le présent accord, soit par aucun fait qui en serait la conséquence, soit par aucune prescription de temps.

« III. — Le droit de délibération et de vote, tel que ce droit est défini aux présentes, sera exercé par le Gouvernement de Sa Majesté britannique, en ce qui concerne les justifications matérielles prescrites par les statuts pour l'admission des actions aux Assemblées générales, au moyen d'une déclaration écrite signée par le Secrétaire de la trésorerie de Sa Majesté, constatant que toutes les 176 602 actions cédées au Gouvernement britannique par S. A. le Khédive, amorties ou non amorties, ont continué et continuent à être la propriété et à se trouver en la possession du Gouvernement de Sa Majesté. Le dépôt de ce document devra être fait à la Compagnie dans les délais statutaires auxquels sont soumis les autres actionnaires, c'est-à-dire cinq jours au moins avant la réunion de l'Assemblée. »

A côté des avantages moraux que le Gouvernement anglais a retirés de cette nouvelle Convention, il convient de juger l'affaire au point de vue purement financier, d'apprécier les bénéfices matériels qu'il en a retirés et qui se traduisent, pour la France, par un manque à gagner, puisqu'il dépendait de nous d'acquérir les 176 602 actions du Vice-Roi.

Le Gouvernement anglais a touché 5 pour 100 d'intérêts de 1870 à 1894, 5 millions par an, soit $5 \times 24 = 120$ millions. A partir de 1894, il a encaissé son dividende comme les autres actionnaires, dividende qui a varié entre 16 et 17 millions par an, soit de 85 millions en chiffres ronds. Enfin, s'il désirait réaliser ses actions, qu'il a achetées 568 francs, comme elles en valent 3 500, il gagnerait :

3 500 — 568 = 2 932 francs × 176 602 = cinq cent dix-sept millions, sept cent quatre-vingt-dix-sept mille, soixante-quatre francs (517 797 064 fr.).

Comme on le voit, l'opération ne pouvait pas être plus brillante.

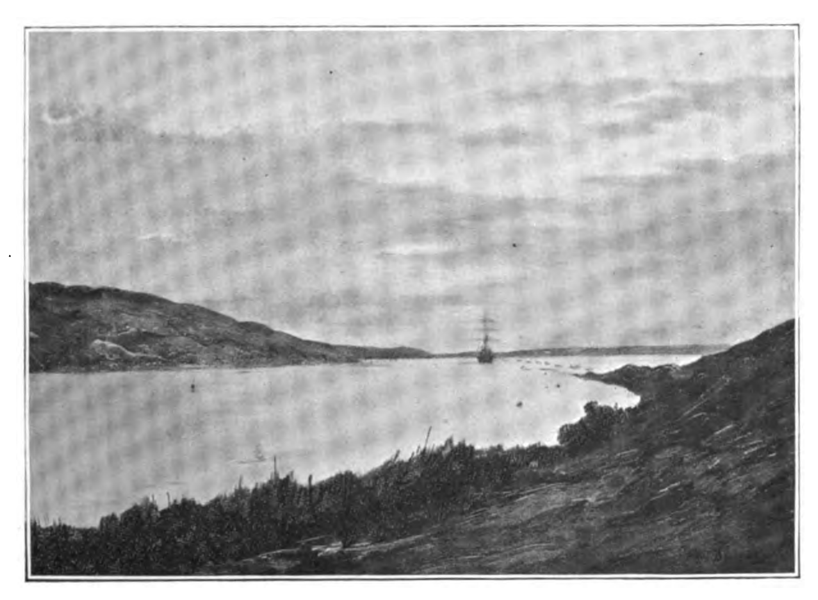
Le Gouvernement britannique ne se montra pas satisfait de l'entrée pure et simple de ses trois délégués dans le Conseil, et prétendit leur attribuer un caractère spécial et un rôle distinct de celui des autres

membres, ce qui était inadmissible. M. Charles de Lesseps fut alors envoyé à Londres pour essayer de convaincre le chancelier de l'Échiquier, sir Stafford Northcote. Il fit valoir que les termes de nos statuts, annexés par le Gouvernement égyptien à l'acte de concession, ne permettaient pas d'accueillir des commissaires ayant un rôle différent de celui joué par les autres administrateurs, que tout administrateur devait posséder cent actions déposées en son nom dans la caisse sociale, en garantie de sa gestion, et que les actions du Gouvernement anglais ne pouvaient être prêtées à cet effet, puisqu'elles étaient notoirement sa propriété. Sir Stafford Northcote n'entendit pas tout d'abord de cette oreille; on finit cependant par se mettre d'accord, et il fut convenu que le Gouvernement anglais aurait le droit de présenter trois administrateurs; qu'ils seraient nommés, comme leurs collègues, par l'Assemblée générale des actionnaires, mais que les places créées pour eux ne sauraient être attribuées qu'à des candidats proposés par le Gouvernement britannique.

En 1877, le conflit qui éclata entre la Russie et la Turquie fit craindre à M. de Lesseps que la neutralité du Canal ne fût violée et la navigation entravée. Il se rendit à Londres au mois de mai 1877 et eut avec lord Derby diverses entrevues, à la suite desquelles le Gouvernement anglais fit la déclaration suivante : « Toute tentative de bloquer ou entraver par un moyen quelconque le Canal ou ses approches serait envisagée par le Gouvernement de Sa Majesté comme une menace pour l'Inde et comme un grave dommage pour le commerce du monde. D'après ces deux considérations, tout acte semblable que le Gouvernement de Sa Majesté espère et croit qu'aucun des deux belligérants ne voudrait commettre, serait incompatible avec le maintien par le Gouvernement de Sa Majesté d'une attitude de neutralité passive. » Le cabinet de Saint-Pétersbourg ne fit nulle difficulté de donner satisfaction sur ce point à celui de Londres et, d'ailleurs, ni la Russie, ni la Turquie ne furent amenées à étendre leur champ d'opérations jusqu'à l'Égypte.

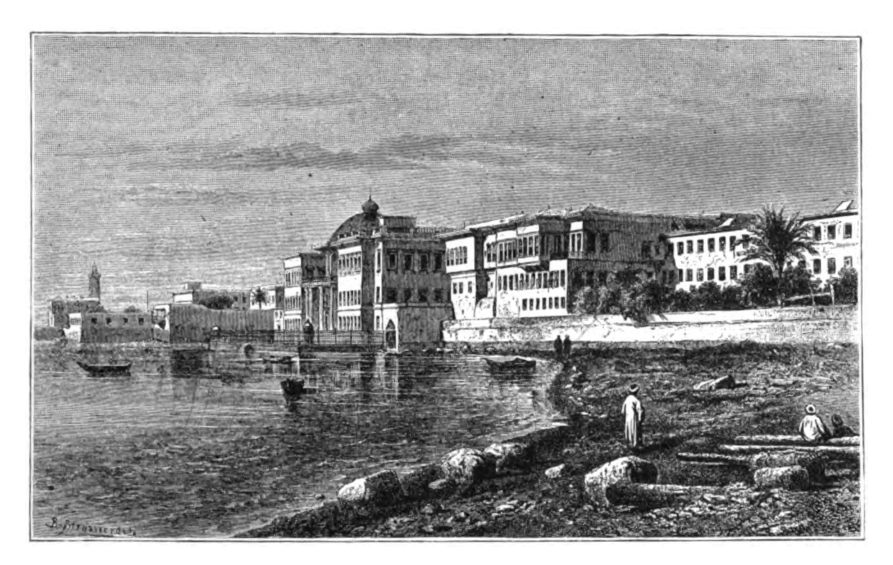
Les trois nouveaux administrateurs anglais entrèrent en fonc-

tions en 1877. Les rapports avec leurs collègues, un peu froids au début, ne tardèrent pas à s'améliorer et à devenir même cordiaux, et les choses marchaient régulièrement quand survint, en 1881-1882, la révolte d'Arabi, et se posa d'une façon plus aiguë que jamais la question de la neutralité du Canal.



LE SERAPŒUM.

D'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Compagnie de Suez.



LE PALAIS DU KHÉDIVE A ALEXANDRIE.
Communiqué par l'*Illustration*.

CHAPITRE XI

LA CRISE DE 1881-1882
LA NEUTRALITÉ DU CANAL DE SUEZ, 1885-1888

Accord des sentiments entre la France et l'Angleterre à l'égard de l'Égypte, depuis la banqueroute d'Ismaïl (1876) jusqu'à l'avènement de Thewfik-Pacha (1879). — La Commission internationale de la Dette égyptienne. — MM. de Blignières et Rivers Wilson. — La phase du contrôle anglo-français. — La destitution du khédive Ismaïl et son remplacement par son fils Thewfik-Pacha. — Le condominium et la Commission internationale de liquidation. — Evolution opposée de la politique française et de la politique anglaise. — Le cabinet Jules Ferry. — M. Barthélemy Saint-Hilaire et sa politique. — M. Challemel-Lacour, notre ambassadeur à Londres. — Lord Granville. — Accord absolu de la France et de l'Angleterre. — Le cabinet Gambetta et sa politique. — Il appelle l'attention du gouvernement anglais sur l'éventualité d'une intervention en Égypte. — Refus de l'Angleterre de le suivre dans cette voie. — Divergences de vues pour l'avenir. — Persistance de Gambetta à désirer une intervention commune — Chute du ministère Gambetta.

Le cabinet de Freycinet. — Rupture de l'entente avec l'Angleterre. — L'Angleterre propose et le gouvernement français accepte de recourir à une conférence des puissances pour régler la question d'Égypte. — Les progrès de la révolution en Égypte. — M. de Freycinet revient sur l'opportunité d'une conférence internationale. — La mission de Dervich-Pacha en Égypte. — La conférence est convoquée à Constantinople — Ultimatum de l'amiral Seymour aux Égyptiens en vue d'arrêter leurs travaux de défense. — Bombardement d'Alexandrie. — Départ de l'escadre française. — Les Anglais demandent à faire circuler des torpilleurs dans le Canal. — Protestation de Victor de Lesseps, alors agent général de la Compagnie en Égypte. — M. de Freycinet songe à concourir à la protection du Canal de Suez. — Les dispositions à cet égard. — L'Italie propose à la Conférence la neutralisation du Canal. — Demande de crédits au Parlement français pour la protection du Canal. — A la Chambre, Gambetta soutient l'alliance anglaise. — Réponse de M. Clémenceau à Gambetta. — Vote des crédits à la Chambre et au Sénat seulement pour mettre la flotte en état. — Une nouvelle demande de crédits est présentée pour la protection du Canal. — Opposition de M. Clémenceau. — Les crédits sont repoussés et le cabinet Freycinet démissionne. — Responsabilité de la Chambre. — Débarquement à Suez des

troupes anglaises. — Les résistances de F. de Lesseps. — Le Canal fermé à la navigation par les Anglais pendant quatre jours. — Le combat de Tel-El-Kebir.
Proposition de M. Corti, représentant de l'Italie à la conférence de Constantinople, pour la protection collective du Canal. — M. John Lemoinne et le Canal de Suez. — L'occupation de l'Égypte par l'Angleterre. — La question de la neutralité du Canal. — La proposition de lord Granville, relative à la protection du Canal. — La proposition de Waddington relative à l'évacuation de l'Égypte. — Projet de Commission préparatoire pour examiner la question de neutralité du Canal. — La réunion à Paris d'une Conférence internationale est décidée. — Réunion de cette Commission. — Le projet anglais et le projet français. — Antagonisme de l'Angleterre. — A propos du canal d'eau douce. — MM. F. et Ch. de Lesseps à la Commission. — Sir Pauncefote, délégué anglais et M. Barrère, délégué français. — Proposition d'une Commission internationale permanente. — M. Hitrovo, délégué russe et sa proposition de neutralisation de la Mer Rouge. — La Commission présente aux puissances les deux projets de traités anglais et français. — M. de Freycinet invite les puissances à conclure par un accord. — Mauvaise volonté de l'Angleterre. — Concessions de M. de Freycinet. — Proposition de M. Flourens, successeur de M. de Freycinet. — Inertie anglaise. — Accord final entre Lord Salisbury, M. Waddington et M. Flourens. — Convention proposée aux puissances. — Réserve de la Hollande. — Objections de la Turquie. — Entente. — La Convention est signée à Constantinople. — En quoi consiste la neutralisation du Canal de Suez. — Quel est le territoire neutralisé ? — Quelle est la sphère d'application de la Convention ? — Les droits et les obligations des puissances. — La Convention de 1888 manque de portée pratique. — La neutralisation de l'Egypte reste la solution logique de la question égyptienne.

La crise de 1881-1882 modifia du tout au tout la situation de fait de l'Égypte, sans rien changer à sa situation de droit, et détruisit absolument l'équilibre que la France s'était efforcée de conserver entre sa propre influence et celle de l'Angleterre. Cette évolution s'accomplit en quelques mois à peine, presque en quelques jours, du fait même de la France qui, si elle ne consentit pas de gaieté de cœur à sa propre déchéance, écarta du moins obstinément les moyens de la conjurer. Quand on a suivi les efforts surhumains et ininterrompus que, depuis le XIIIe siècle, la France a faits pour établir, maintenir, augmenter son influence en Égypte, quand on songe à ce que ce pays représentait pour elle d'intérêts et de traditions, on se demande par quelles circonstances imprévues elle a pu être amenée à signer cette capitulation. Ces circonstances se résument, du côté de l'Égypte, dans des complications financières et des troubles politiques qui nécessitaient une action énergique et prompte des puissances occidentales ; du côté de la France, dans des dispositions intérieures directement hostiles à toute action tant soit peu audacieuse.

Ces dispositions ne se firent pas jour tout de suite. La France n'adopta pas une politique d'abstention, ne jeta pas le manche après la cognée, dès le début de la crise. Au contraire, elle agit d'abord de manière à ne pas laisser l'Angleterre prendre d'avance sur elle, à marcher toujours de pair avec cette puissance. Bien plus, c'est elle

qui, lorsque les événements se précipitent, prend l'initiative des propositions viriles, essaye d'entraîner à sa suite l'Angleterre qui résiste. Puis, son ardeur faiblit, son langage devient plus hésitant ; elle baisse le ton : c'est elle, alors, qui accueille mollement les invites de l'Angleterre à une intervention armée. Enfin elle prononce sa retraite, à mesure qu'il devient urgent de prendre une résolution, et elle en arrive à repousser le parti que ses hommes d'État lui présentent comme le minimum d'action possible.



THEWFIK-PACHA (1),
Vice-Roi d'Egypte.

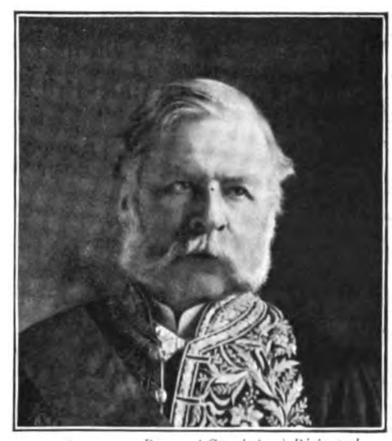
Sans entrer dans le détail des événements qui se sont déroulés en Égypte depuis la banqueroute d'Ismaïl (avril 1876), jusqu'à l'avènement de Thewfik-Pacha (juin 1879), je voudrais montrer la parfaite égalité qui ne cessa d'exister, pendant toute cette période, entre la France et l'Angleterre à l'égard de l'Égypte, et le souci constant que ces deux puissances témoignèrent de maintenir l'accord de leurs politiques, en ce qui concerne ce pays. Lorsque, en 1875, Ismaïl avait remplacé la juridiction consulaire par l'institution de tribunaux mixtes, la France et l'Angleterre avaient été également représentées dans la composition de ces tribunaux. Lorsque, après la banqueroute du mois d'avril 1876, Ismaïl, traqué par ses créanciers, dont les tribunaux de la réforme accueillaient les plaintes, se vit forcé de consentir à une intervention étrangère dans ses finances, la France et l'Angleterre réclamèrent

(1) J'adresse tous mes remerciements à M. Marc, directeur de l'*Illustration*, pour la très grande obligeance qu'il a mise à mettre à ma disposition les documents publiés, en 1881-1882, par son intéressant recueil. J. C.-R.

ensemble leur droit à s'y ingérer, dans une mesure identique. Dans la Commission internationale de la Dette, nommée pour administrer les revenus des domaines affectés par Ismaïl au service de ses emprunts, les deux puissances occidentales eurent chacune leur représentant. De ces deux contrôleurs chargés d'assister les ministres du Khédive dans la gestion de ses finances, MM. de Blignières et Rivers Wilson, l'un était Français, l'autre était Anglais (18 novembre 1876). L'égalité absolue des droits et des rôles fut donc observée pendant la période qu'on appelle la phase du contrôle anglo-français.

Dans la Commission d'enquête instituée par décret khédivial du 27 janvier 1878, la vice-présidence de M. Rivers Wilson contrebalançait la présidence déférée à M. de Lesseps ; parmi les membres, M. E. Baring et M. de Blignières se faisaient aussi contre-poids. Lorsque le Khédive, pour mettre à exécution les réformes proposées par cette Commission, chargea Nubar-Pacha de constituer le ministère qu'on a appelé *européen*, il offrit le portefeuille des Finances à M. Rivers Wilson, et celui des Travaux publics à M. de Blignières. Cette offre fournit à M. Waddington, ministre des Affaires étrangères, l'occasion de formuler les principes dont s'inspirait la politique française, depuis le début de la crise. « Tous les arrangements pris avec le Gouvernement égyptien depuis les commencements de la crise financière, — écrivait-il à M. Raindre, gérant de l'Agence de France au Caire, le 5 septembre 1878, — reposent sur le principe d'un partage égal d'attributions entre les éléments français et anglais, et Nubar-Pacha ne l'ignore pas.... Pour accomplir les réformes qu'il médite, il ne pourra se passer de l'appui énergique et combiné de la France et de l'Angleterre. L'intérêt évident de l'Égypte est de marcher d'accord avec les deux puissances occidentales. » S'agit-il d'autoriser M. de Blignières à accepter le portefeuille qui lui est offert ? « Je ne puis le faire, répond le ministre, que si les attributions du ministère des Travaux publics sont complètes et conformes à la logique et à la pratique générale, c'est-à-dire à la condition qu'elles comprennent les services des routes, des canaux et de l'irri-

gation, des chemins de fer et des ports. Autrement, ce ne serait pas un ministère, mais une simple direction qu'on offrirait à M. de Blignières. » (23 septembre 1878.) Quand M. Waddington a fait accepter ses conditions au Gouvernement anglais et au Khédive, il se félicite « qu'elles assurent une part égale aux deux puissances dans les situations par lesquelles doit se manifester leur influence en Égypte. » (22 octobre 1878.) Ces dépêches contiennent l'expression la plus achevée, la définition la plus complète de la politique à laquelle le Gouvernement français restera fidèle, jusqu'à la chute du Cabinet Gambetta.



Byrne et Cie, phot., à Richmond.

M. WADDINGTON,
Ministre des Affaires étrangères.

Cette politique supposait une entente sincère et permanente entre la France et l'Angleterre sur les affaires d'Égypte, et c'est une des rares époques de leur histoire où un accord de ce genre paraît avoir existé. En fait, de 1878 à 1880, les Cabinets de Paris et de Londres se concertent sur presque toutes les difficultés suscitées par la question d'Égypte ; les ministres de France et d'Angleterre au Caire agissent presque toujours de concert ; MM. de Blignières et Rivers Wilson paraissent aussi dans nombre de démarches collectives. Lorsque Ismaïl, prenant texte d'une mutinerie d'officiers, renvoie le ministère de Nubar-Pacha, il annonce qu'il prendra la direction des affaires « jusqu'à ce que les Gouvernements français et anglais aient fait connaître leurs vues », et ces vues sont encore une fois absolument concordantes. « Vous ferez savoir au Khédive — écrit M. Waddington à M. Godeaux, ministre de France au Caire — que les Gouvernements anglais et français sont décidés à agir d'accord en tout ce qui concerne l'Égypte. Ils ne sauraient se prêter à aucune modification de principe dans les arrangements politiques et financiers récemment sanctionnés par le Khédive. La démission de Nubar-Pacha n'a, à leurs

yeux, que la valeur d'une question de personne, et ne peut impliquer un changement de système. » (21 février 1879.) C'est sur une démarche collective de MM. Vivian et Godeaux, agents et consuls généraux d'Angleterre et de France au Caire, que le Khédive rappela son ministère européen, en remplaçant Nubar-Pacha par le prince héritier Thewfik à la tête du Conseil. « Le Khédive — avait répondu Ismaïl lui-même à une note des deux diplomates — ne peut avoir l'idée de s'opposer même à un désir des Gouvernements français et anglais. » L'on jugera de l'efficacité de cette action concertée, lorsqu'on saura qu'Ismaïl avait dû donner acte de sa volonté de se conformer aux décisions de la France et de la Grande-Bretagne, et accorder aux deux membres européens du Cabinet le droit d'opposer conjointement un *veto* absolu à toute mesure qu'ils désapprouveraient.

Les événements qui amenèrent la chute d'Ismaïl fournirent à la France et à l'Angleterre une occasion plus éclatante encore de manifester leur entente. Lorsque le Khédive eut encore une fois renvoyé son ministère et découragé la bonne volonté des deux puissances occidentales, celles-ci échangèrent leurs vues sur l'opportunité de lui enlever le gouvernement de l'Égypte : elles tombèrent facilement d'accord. « Ainsi que M. Vivian — écrivait M. Waddington à notre ministre au Caire, M. Tricou — vous avez déjà été autorisé à indiquer à Son Altesse, officieusement et à titre de suggestion spontanée, la résolution que nous lui conseillons. Nous sommes aujourd'hui d'accord avec le Cabinet anglais pour recommander officiellement à ce prince d'abdiquer et de quitter l'Égypte.... Il a été entendu que le langage des agents de France et d'Angleterre serait identique, et j'ai exprimé l'avis que vous devriez, vous et votre collègue, vous rendre ensemble auprès du Khédive pour donner à votre démarche la plus grande autorité possible. » (18 juin 1879.) Ismaïl étant resté sourd aux conseils de la France et de l'Angleterre, les ambassadeurs de ces deux puissances à Constantinople, M. Fournier et sir H. Layard, s'employèrent conjointement à obtenir du Sultan le firman qui destituait le Khédive et nommait à sa place son fils, Thewfik-Pacha. C'est encore conjointement que fut poursuivie la

laborieuse négociation par laquelle ces deux diplomates déterminèrent la Porte à reconnaître au nouveau Khédive la plénitude des droits et privilèges accordés à son père par le firman de 1873. Les intentions identiques des Gouvernements français et anglais sont consignées dans ces lignes de M. Waddington : « En écartant l'ingérence individuelle d'un prince qui, malgré les dons incontestables de son intelligence et ses facultés brillantes, a exercé sur le gouvernement de son pays la plus déplorable influence, nous désirons respecter pour tout le reste l'ordre de choses créé par une série de dispositions légales, dont les puissances de l'Europe ont successivement pris acte dans leurs relations avec l'Égypte et dont elles ont ainsi consacré l'autorité. »



G. Camus, phot.

JULES FERRY.

Le service du contrôle, rétabli avec des attributions plus étendues, fut, comme auparavant, confié à un Anglais et à un Français, MM. Colvin et de Blignières. La prétention de la Turquie à ressaisir une autorité directe et réelle sur l'Égypte ayant été écartée, la France et l'Angleterre restèrent seules investies d'une sorte de pouvoir éminent : elles exercèrent pendant quelque temps le condominium. Il est vrai qu'à côté des deux contrôleurs anglo-français fonctionnait une Commission internationale de liquidation, chargée d'élaborer un règlement définitif des dettes égyptiennes. Il était juste que cette Commission contînt les représentants des cinq puissances dont les sujets constituaient l'immense majorité des porteurs de créance :

l'Allemagne, l'Autriche-Hongrie, l'Italie, la Grande-Bretagne et la France. Encore est-ce ces deux dernières puissances qui eurent l'initiative de toutes les propositions relatives à la formation, aux pouvoirs et au rôle de cette Commission, les autres se bornant à présenter leurs observations et à donner leur sanction. Telle était la situation respective de la France et de l'Angleterre en Égypte, au mois de février 1881.

* * *

Dans les événements qui vont suivre, je m'attacherai surtout à montrer l'évolution opposée de la politique française et de la politique anglaise, la première de l'action vers l'abstention, la seconde de l'abstention vers l'action. Le premier acte d'audace des mécontents au Caire et le premier acte de faiblesse de Thewfik-Pacha trouvèrent au pouvoir en France le cabinet Jules Ferry, dans lequel M. Barthélemy Saint-Hilaire avait le portefeuille des Affaires étrangères : on sait qu'il s'agit d'une réclamation des officiers indigènes au Khédive contre la nomination d'un officier circassien, de l'arrestation des trois colonels Arabi, Abdelah et Ali-Fehmi ; puis, de leur mise en liberté et de la démission du ministre de la Guerre, remplacé par l'homme-lige du parti indigène, Mahmoud-Pacha. (Février 1881.) A peine informé de ces événements, M. Barthélemy Saint-Hilaire sentit la nécessité de s'assurer que l'accord établi entre la France et l'Angleterre sur les affaires d'Égypte existait toujours, et que les complications à craindre de ce côté trouveraient les deux Gouvernements résolus à faire respecter, par leur entente, le *statu quo* de l'Égypte. « J'ai cru — écrivait-il à M. Challemel-Lacour, notre ambassadeur à Londres — que, dans une situation où quelques malentendus avaient pu se produire, il y avait opportunité à ce que les Gouvernements anglais et français échangeassent de nouveau leurs vues, et même à ce qu'ils convinssent de donner à leurs agents des instructions identiques.... J'espère que le Gouvernement anglais reconnaîtra l'utilité d'affirmer en ce moment, par des directions communes et positives, l'accord qui doit régner entre les représen-

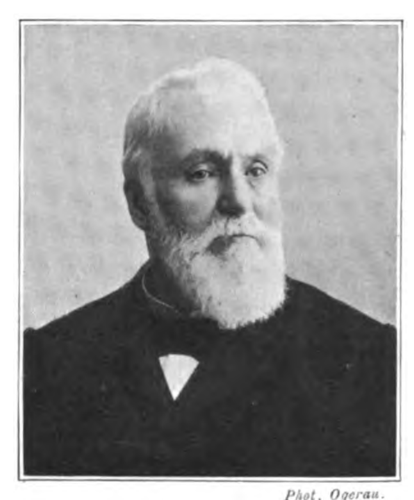


Granville

LORD GRANVILLE.

(London, published by Wallon and Co. 103, Shaftesbury.)

tants de nos deux pays en Égypte, et qui doit se traduire par une parfaite similitude de conduite et de langage. » (26 février 1881.) En effet, il informait M. Monge, gérant de l'agence diplomatique de France au Caire, que les deux puissances occidentales restaient fermement unies dans leur dessein de donner leur appui au Khédive, de seconder, dans la limite de leurs pouvoirs, ses ministres actuels ou futurs, et de soutenir les contrôleurs généraux, organes du concours amical que la France et l'Angleterre ont voulu assurer à l'Égypte.



Phot. Ogerau.

M. CHALLEMEL-LACOUR,
Ambassadeur de France à Londres.

Cependant la situation s'aggravait au Caire : les actes d'insubordination des officiers indigènes se multipliaient ; il apparaissait que l'armée devenait le centre d'un mouvement national dirigé contre l'immixtion des étrangers dans l'administration de l'Égypte; le colonel Ahmed-Arabi s'affirmait comme chef de ce parti. « L'entente loyale des deux Cabinets dans les affaires de l'Égypte, s'écriait M. Barthélemy Saint-Hilaire en apprenant ces nouvelles, a été jusqu'ici la meilleure sauvegarde de leurs intérêts respectifs dans ce pays, comme des intérêts de l'Égypte elle-même. C'est à leur mutuel accord que nous devons avant tout avoir recours aujourd'hui pour parer aux difficultés d'une situation qui, depuis quelque temps déjà, paraissait fort menaçante, mais qui a pris tout à coup un caractère particulièrement alarmant. » (11 septembre 1881.) Le jour même où il écrivait ces lignes, M. Barthélemy Saint-Hilaire avait eu une conférence avec M. Adams, ambassadeur d'Angleterre, qui lui avait lu une dépêche de lord Granville, ainsi conçue : « Lord Granville demande que les deux Gouvernements discutent la question égyptienne avec

franchise ; en second lieu, il insiste sur l'importance qu'attache le Gouvernement de S. M. Britannique à ce que, dans la crise actuelle, les deux Cabinets maintiennent une attitude pacificatrice et calmante. » M. Barthélemy Saint-Hilaire tomba facilement d'accord avec lord Granville sur les deux caractères que devait conserver la politique anglo-française : franchise, en ce qui concerne les rapports des deux puissances ; pacification, en ce qui concerne l'Égypte. Mais il ajouta qu'il considérerait comme très fâcheux que la Turquie s'immisçât dans les affaires d'Égypte, autrement qu'elle l'avait fait jusqu'alors, c'est-à-dire à l'appel et avec le plein assentiment de la France et de l'Angleterre. Aussi, le Sultan ayant envoyé en Égypte deux commissaires, Ali-Fuad et Ali-Nizami, les cabinets de Londres et de Paris chargèrent l'un et l'autre leur ambassadeur à Constantinople de protester contre cette mesure, et de demander que le séjour de ces deux fonctionnaires fût aussi court que possible. Puis, l'Angleterre et la France s'entendirent pour envoyer à Alexandrie deux navires de guerre l'*Invincible* et l'*Alma*. Les deux vaisseaux quittèrent Alexandrie aussitôt après le départ des commissaires turcs ; le souci de la concordance fut, en cette circonstance, poussé jusqu'à la minutie. « Les bâtiments des deux nations devront concerter leurs mouvements, et lever l'ancre en même temps, aussitôt après le départ des envoyés de la Porte, afin de bien marquer l'identité des instructions auxquelles ils ont à obéir. » (Dépêche de M. Barthélemy Saint-Hilaire du 17 octobre 1881.)



ARABI.
D'après la photographie de M. Sebah, au Caire, communiqué par l'*Illustration*.

Le mouvement dont Arabi avait pris la tête s'accentuant de jour en jour, la France et l'Angleterre sentirent encore une fois le besoin d'affirmer leur politique, entre elles et devant l'Égypte. A la date du 17 octobre 1881, M. Barthélemy Saint-Hilaire écrivit à M. Sien-

kiewicz, ministre de France au Caire, une dépêche capitale, dans laquelle il précisa les raisons d'intérêt et de tradition que la France avait de porter son attention sur l'Égypte, définit celles que l'Angleterre avait de s'y intéresser, signala les résultats que leur action commune avait déjà portés, insista enfin sur le « devoir éminent » qu'elles avaient à remplir envers le peuple égyptien. « On peut dire — ajoutait-il, après avoir comparé les intérêts des deux puissances — que la France et l'Angleterre, tout en ayant en Égypte des intérêts de nature fort différente, y ont pourtant des intérêts égaux ; et de là vient, pour les deux pays, la nécessité impérieuse de s'accorder pour la défense de ces intérêts. Les deux puissances protectrices de l'Égypte ne sauraient lui manquer sans se manquer essentiellement à elles-mêmes, sans manquer à la civilisation et à l'humanité. » Voici maintenant quelle ligne de conduite il traçait à notre ministre au Caire : « Le but auquel doivent tendre les agents des deux pays, c'est de toujours maintenir la balance égale et de faire à la concorde indispensable tous les sacrifices qu'elle exige. Il faut tâcher que, dans tous les services auxquels participent les Anglais et les Français, la part soit identique autant que possible ; et quand, par la nature des choses, elle ne peut pas l'être, il faut au moins que des compensations équitables rétablissent l'équilibre. Il ne doit pas y avoir de rivalités : il ne doit y avoir qu'un concours sympathique et une émulation qui rapprochent les personnes, loin de les diviser. » Quant au « devoir éminent » auquel j'ai fait allusion plus haut, il consistait, selon M. Barthélemy Saint-Hilaire, à ne pas méconnaître de parti pris ce que les aspirations du parti national pouvaient avoir de réalisable, mais à l'empêcher de compromettre, par une trop grande hâte, les heureux résultats de la tutelle anglo-française.

Le 7 novembre 1881, lord Lyons, ambassadeur d'Angleterre, venait encore une fois communiquer à M. Barthélemy Saint-Hilaire une dépêche de lord Granville à sir Edward Malet, ministre anglais au Caire. C'était un véritable manifeste de la politique anglaise à l'égard de l'Égypte, et il n'est pas inutile d'en retenir quelques pas-

sages : « Il paraît à peine nécessaire — disait lord Granville — de s'appesantir sur notre désir de conserver à l'Égypte la jouissance du degré d'indépendance administrative que lui ont garanti les firmans du Sultan. Le Gouvernement de l'Angleterre se mettrait en opposition avec les traditions les plus chères de l'histoire nationale s'il venait à avoir le désir de diminuer cette liberté ou de faire modifier les institutions qui lui doivent leur origine. S'il était nécessaire, on pourrait sans difficulté démontrer, en se référant à des événements récents, que notre Gouvernement devait être à l'abri des soupçons que vous me dites exister en Égypte, en ce qui concerne nos intentions sur ce point. D'un autre côté, le lien qui unit l'Égypte et la Porte est, à notre avis, une précieuse sauvegarde contre toute intervention étrangère. Si ce lien était rompu, l'Égypte pourrait, dans un avenir très rapproché, se trouver exposée à des dangers causés par des ambitions rivales. Nous visons donc à maintenir ce lien tel qu'il existe aujourd'hui. L'unique circonstance qui pourrait nous forcer à nous départir de la ligne de conduite ci-dessus indiquée serait l'apparition en Égypte d'un état d'anarchie. » Le Gouvernement anglais a dû regretter, depuis lors, la publicité donnée à cette dépêche, car elle parut le 15 novembre 1881 au *Journal officiel* égyptien. Lord Granville revenait aussi, en terminant, sur l'importance de l'entente amicale de la France et de l'Angleterre. « Tout projet d'agrandissement personnel de la part de l'un ou de l'autre Gouvernement, concluait-il, devra nécessairement par sa nature seule, ruiner cette utile coopération. » Ainsi, cette première période de la crise se termina sur l'affirmation la plus catégorique du commun accord, du désintéressement mutuel de la France et de l'Angleterre, ainsi que du principe des parts égales, qui règle toute leur politique.

* * *

Le 10 novembre 1881, le cabinet Jules Ferry fut renversé et M. Gambetta forma le « Grand Ministère », dans lequel il s'attribua le portefeuille des Affaires étrangères. Dès le 15 décembre 1881,

M. Gambetta, dans une dépêche à M. Challemel-Lacour, nous fait connaître ses sentiments et ses dispositions, relativement aux affaires d'Égypte. Il informe notre ambassadeur à Londres qu'il a eu avec lord Lyons un entretien dans lequel il lui a fait connaître les appréhensions que la situation de l'Égypte faisait naître dans son esprit, et lui a demandé s'il ne lui paraissait pas opportun que la France et l'Angleterre échangeassent les réflexions que cet état de choses pouvait leur suggérer. « Serait-il prudent, disait-il, que la France et l'Angleterre se laissassent prendre au dépourvu par une catastrophe de ce genre (la chute de Thewfik)? En un mot, je pensais qu'il serait utile que les deux Gouvernements se missent d'accord, sans plus de retard, sur les moyens les plus propres, soit à prévenir une crise, s'il est possible d'en empêcher l'explosion, soit à y remédier si elle est inévitable. » Pour parler un langage moins diplomatique, c'était appeler l'attention du Gouvernement anglais sur l'éventualité d'une intervention en Égypte, et c'est le Gouvernement français qui, par l'organe de Gambetta, prend l'initiative d'une telle ouverture. Lord Granville répondit « qu'il lui paraissait grave d'examiner, dès à présent, les mesures à prendre en prévision d'événements qui appartenaient à l'avenir et de hâter peut-être ainsi le péril au lieu de le conjurer. » Ainsi c'est l'Angleterre qui refuse de se laisser entraîner sur le terrain où la France l'invite à la suivre. Mais Gambetta ne se tint pas pour battu : « Pour que l'accord des deux puissances ne demeurât pas à l'état platonique — répondit-il à lord Lyons — il était nécessaire de poursuivre ensemble un but précis et déterminé. D'ailleurs, l'occasion s'offrait naturellement de sortir des généralités et de donner à cette action commune un objet immédiat. La convocation de la Chambre des notables avait introduit en Égypte une nouvelle cause d'inquiétude et pouvait, d'un jour à l'autre, susciter des éléments de trouble. Ne convenait-il pas de les paralyser à l'avance en fortifiant le pouvoir du Khédive, et une démarche simultanée et identique des agents des deux puissances, qui seraient chargés de lui renouveler l'assurance de leur appui, ne serait-elle pas très opportune pour dissiper chez ce prince des impressions

décourageantes auxquelles il n'était que trop enclin à s'abandonner. » En réponse à cette deuxième proposition, lord Granville accepta de charger les agents de France et d'Angleterre de remettre concurremment au Khédive une note identique, rédigée dans le sens des lignes que je viens de citer, et dont il pria Gambetta d'arrêter lui-même et de lui soumettre les termes. La note identique fut remise au Khédive par MM. Sienkiewicz et Malet le 8 janvier 1882.



Phot. Carjat.

LÉON GAMBETTA.

Les termes dans lesquels lord Granville formula son adhésion à la note donnèrent lieu à une petite difficulté d'interprétation, qui est très significative au point de vue de ses sentiments réels. « Il m'a dit seulement — écrivait d'une part M. Challemel-Lacour — qu'il était bien entendu que les instructions communes n'entraîneraient aucun engagement d'action effective et qu'elles avaient pour but unique d'exercer une action morale sur le Khédive en l'assurant une fois de plus de l'accord des deux puissances. » (6 janvier 1882.) Au contraire, lord Lyons, en annonçant à Gambetta l'adhésion de son Gouvernement, formula seulement cette réserve « qu'il ne devait pas être considéré comme s'engageant par là à quelque mode particulier d'action, si une action devait être trouvée nécessaire ». Du langage de lord Lyons, Gambetta conclut que lord Granville ne faisait ses réserves que sur le mode d'action, et non sur l'action elle-même ; M. Challemel-Lacour lui-même pensa qu'il s'était mépris. Or, la note du 8 janvier, lue au Khédive dans les

conditions désirées par Gambetta, ne produisit pas tout l'effet qu'il en attendait, et cela précisément parce qu'un certain écart de vues s'était manifesté entre les deux agents de France et d'Angleterre au Caire, M. Sienkiewicz laissant entrevoir une sanction effective que sir Edward Malet refusait d'envisager. Cette divergence mit Gambetta sur le qui-vive : il n'allait pas tarder à avoir l'assurance que l'interprétation de M. Challemel-Lacour était la bonne. Le 12 janvier 1882, lord Lyons vint lui soumettre, de la part de lord Granville, l'utilité de rédiger en commun une seconde note explicative de la première. Gambetta se déclara nettement opposé à cette idée, et n'eut pas de peine à prouver à lord Lyons qu'une seconde note ne pourrait que répéter ou contredire la première, ce qui serait inutile ou fâcheux. Il fit remarquer « qu'il n'était parlé, dans la note du 8 janvier, d'aucun projet immédiat d'intervention armée, l'état de choses restant ce qu'il était ». Mais il vit bien que le Gouvernement anglais craignait déjà de s'être trop avancé et regrettait l'interprétation qu'on avait faite de la démarche commune. Une dépêche de M. Challemel-Lacour vint, quelques jours après, le confirmer dans cette opinion. Notre ambassadeur n'avait pas trouvé les dispositions de lord Granville entièrement satisfaisantes. « Il est à peu près certain aujourd'hui, écrivait-il, que si le cabinet de Londres a envisagé l'éventualité d'une action effective des deux puissances à l'appui de la note collective, ç'a été en fin de compte pour l'écarter. La réserve formulée d'abord par lord Granville exprimait réellement la vraie pensée du Gouvernement de la Reine. Lord Granville entendait, en effet, que la note collective ne devait être considérée que comme un encouragement purement platonique, qui n'impliquait la promesse d'aucune sanction. » (17 janvier 1882.) Lord Granville avait même dit à M. Challemel-Lacour : « Je n'ai jamais pensé que la note proposée par M. Gambetta pût être d'aucune utilité. »

La divergence de vues que je viens de signaler concernait en somme l'avenir : dans le présent, les deux puissances occidentales étaient encore d'accord et tenaient beaucoup à le paraître. C'est ce que lord Granville affirma à notre ambassadeur, en lui disant « qu'il

attachait la plus grande importance à ce que l'entente de la France et de l'Angleterre fût non seulement réelle, mais apparente ». Et Gambetta, écrivant à M. Sienkiewicz, lui faisait remarquer que sur les deux points essentiels, à savoir les rapports qui devaient exister entre les représentants des deux puissances et les attributions de la nouvelle Chambre des notables en matière de budget, les cabinets de Paris et de Londres pensaient exactement de même. Leur politique était éminemment conservatrice : « Maintien de l'organisation actuelle de l'Égypte, soit au point de vue de l'équilibre financier que les puissances sont résolues à défendre, après l'avoir péniblement affermi, soit au point de vue du régime politique et des situations acquises qu'il s'agit de protéger contre les compétitions intérieures ou extérieures; ainsi la définissait Gambetta.

Mais si l'Angleterre s'obstinait à ne vouloir faire, ni un pas en avant, ni un pas en arrière, les événements marchaient au Caire. Le parti national avait trouvé un organe dans la Chambre des notables, qui réclamait le droit de voter le budget. M. Sienkiewicz définissait ainsi la situation : ou transiger avec la Chambre, ou intervenir. En recevant ces nouvelles, Gambetta chargea M. Challemel-Lacour de faire de nouvelles ouvertures à Londres, sur l'éventualité d'une intervention armée. Connaître les vues du Gouvernement anglais sur le conflit existant entre le Khédive et la Chambre des notables ; savoir s'il se préoccupait de faire agir la France et l'Angleterre par délégation des grandes puissances, rappeler les titres particuliers, personnels, que ces deux puissances ont à agir spontanément, sans délégation européenne : tel est le mandat que Gambetta donne à notre ambassadeur. Dès le lendemain (24 janvier 1882), celui-ci faisait part au ministre de sa crainte que « lord Granville ne fût préoccupé à l'excès d'éviter l'apparence d'une immixtion exclusive de la France et de l'Angleterre en Égypte et qu'il n'inclinât à accepter ou même à provoquer l'intervention de quelque autre puissance ». C'est bien l'impression qui se dégage du récit détaillé que M. Challemel-Lacour envoya à Gambetta de son entrevue avec lord Granville. L'ambassadeur remontrait au ministre de la Reine l'intérêt qu'il y avait à con-

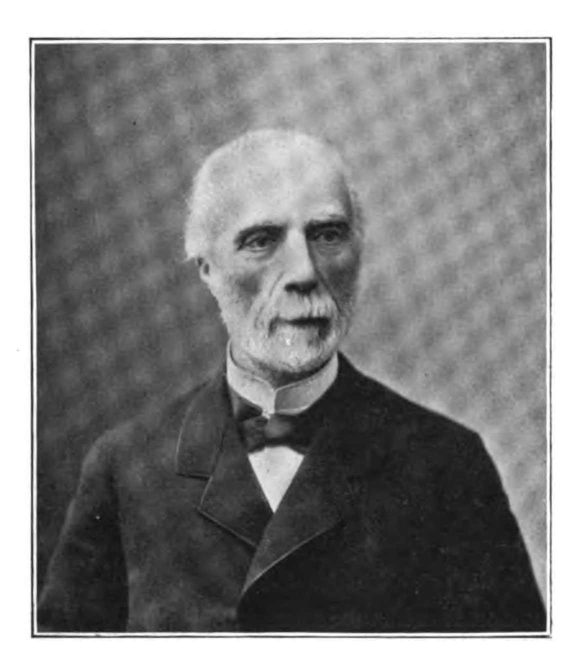
venir dès alors des mesures à prendre, dans le cas où le contrôle anglo-français viendrait à être atteint. « Lord Granville m'a demandé, dit-il, de quelle nature pourraient être les mesures dont je lui parlais. Je lui ai dit que, sans doute, vous y aviez déjà pensé, mais que je n'étais pas à même de répondre à cette question. Ce que je savais, c'est que vous désiriez vivement qu'il portât son attention de ce côté et que, s'il voulait bien vous faire part de ses vues, vous les examineriez d'autant plus volontiers que vous jugiez le moment venu de prendre une décision. » Lord Granville promit de s'entretenir de ce sujet avec M. Gladstone, mais déclara que toutes les combinaisons lui paraissaient également mauvaises. M. Challemel-Lacour répondit que la plus mauvaise de toutes, aux yeux du Gouvernement français, serait « celle qui admettrait une intervention quelconque, soit de la Porte, soit des puissances, au détriment de l'influence anglo-française ». Il saisit cette occasion pour opposer aux droits vagues que toute puissance d'Europe croit avoir à intervenir dans la question d'Égypte, comme partie intégrante de la question d'Orient, les droits particuliers, formels de la France et de l'Angleterre, qui les tiennent des décrets instituant le contrôle. « Ce ne sont pas seulement — disait-il en parlant des intérêts de la France — des intérêts financiers ou sentimentaux : ce sont des intérêts politiques, car il ne faut pas oublier que la France est une puissance africaine. »

M. Challemel-Lacour ne se faisait pas d'illusions sur les dispositions de lord Granville : elles étaient telles qu'il les avait définies à Gambetta dans son télégramme du 24 janvier. Très probablement, M. Gladstone avait remarqué, entre le Parlement et le ministère français, une certaine divergence de vues, et il ne voulait pas s'aventurer à la suite d'un Gouvernement, dont il ne jugeait pas le pouvoir stable. Le 1er février 1882, le cabinet Gambetta fut renversé. Les ministres anglais avaient remis aux mains de Gambetta, l'avant-veille de sa chute, une nouvelle note, où on lisait la déclaration suivante : « Le Gouvernement de la Reine désire encourager les améliorations financières et matérielles de l'Égypte..., mais il ne nourrit aucun dessein d'ambition, ni ne désire s'assurer pour lui une influence

exclusive ; il ne voudrait pas non plus voir une telle influence passer aux mains de toute autre puissance seule. »

*
* *

Jusqu'à présent, c'est la France qui a voulu aller de l'avant, et c'est l'Angleterre qui a préféré se tenir dans l'expectative. Depuis l'arrivée au pouvoir du ministère de Freycinet, les rôles sont intervertis : c'est l'Angleterre qui prend l'initiative de propositions que la France repousse, ou qu'elle n'accepte qu'à regret. L'habileté de l'Angleterre, pendant ces deux années, consista précisément à éluder les propositions du Gouvernement français, quand elle le voit disposé à recourir à une action énergique, et à lui présenter les mêmes propositions, quand elle sent que les partis extrêmes lui répugnent. Plus la situation se gâte en Égypte, plus l'Angleterre devient résolue et catégorique, plus la France au contraire devient indécise et temporisatrice : si bien qu'il se produit entre l'attitude de l'une et de l'autre un écart trop grand pour que l'entente subsiste, et l'entente se rompt, avec d'autant plus de facilité que l'Angleterre a jeté, en travers du tête-à-tête gênant où Gambetta l'avait enfermée avec la France, les quatre autres grandes puissances et la Turquie, qui ont achevé d'embrouiller la situation.



M. DE FREYCINET,
Président du Conseil des Ministres, Ministre des Affaires étrangères (1882).

M. de Freycinet commença par annuler la proposition sur laquelle Gambetta avait fait pressentir lord Granville. Lord Lyons étant venu le voir le 3 février 1882, il lui demanda laquelle était la bonne des interprétations de M. Challemel-Lacour et de M. Gambetta sur l'adhésion de lord Granville à la note collective. Lord Lyons répondit que c'était celle de M. Challemel-Lacour, que le Gouvernement anglais n'avait voulu s'engager d'avance à aucune action matérielle quelconque et répugnait à toute action militaire. « Je lui ai dit à mon tour que j'y répugnais également, écrit M. de Freycinet, et que je réservais expressément l'adhésion du Gouvernement français à toute proposition de ce genre. » Lord Lyons ayant ensuite demandé au ministre des Affaires étrangères ce qu'il pensait de l'envoi éventuel d'un corps de troupes turques en Égypte, celui-ci se prononça nettement contre cette solution.

Les deux Gouvernements ne purent s'en tenir à cette constatation d'entente platonique. Au Caire, le ministère Chérif-Pacha avait démissionné ; Mahmoud-Pacha-Baroudi avait formé un cabinet, avec Arabi-bey à la Guerre. La situation faite aux contrôleurs était telle que M. de Blignières demandait la permission de résigner ses fonctions. Les allures du parti national devenaient si inquiétantes que M. Sienkiewicz signalait au Gouvernement les dangers qu'une intervention ferait courir aux colonies étrangères. Cette fois, l'Angleterre reconnut que l'état de choses établi en Égypte était menacé et, dans une note datée du 6 février 1882, proposa à la France d'inviter les autres puissances à échanger leurs vues avec elles deux sur la conduite à tenir dans les affaires d'Égypte. Les bases de la négociation seraient le maintien des droits du Sultan et du Khédive, et la stricte observation des engagements internationaux du pays. Lord Granville ajoutait que, si un cas d'intervention venait à se produire, « le désir du Gouvernement de S. M. Britannique serait que l'intervention représentât l'action collective de l'Europe et que le Sultan fût partie dans toute mesure ou discussion ». M. de Freycinet adhéra à la proposition de lord Granville, en faisant de nouvelles réserves sur l'adhésion de la France à une intervention militaire en Égypte.

Ce fut de la part du Gouvernement français une faute capitale, que d'avoir accepté de transporter au concert européen le règlement d'une question, dont des titres et des droits particuliers autorisaient la France et l'Angleterre à se réserver l'examen, d'abandonner une position privilégiée pour reprendre sa place dans le rang, d'aliéner spontanément sa liberté pour soumettre sa volonté aux décisions d'une conférence. Seule à seule, la France gênait bien davantage l'Angleterre dans ses agissements : elle était pour celle-ci une associée incommode, qui pouvait, à l'occasion, modérer l'action commune, surveiller la question des intérêts communs, et dont il n'était pas possible de se séparer sans jeter le masque.

Nos représentants à Berlin, Vienne, Saint-Pétersbourg et Rome (Quirinal) s'occupèrent immédiatement de récolter les adhésions des grandes puissances. Celle du Gouvernement allemand fut particulièrement empressée : « Le prince de Bismarck, écrit M. le baron de Courcel, m'a dit avoir éprouvé une vive appréhension lorsqu'il avait vu la France et l'Angleterre prendre l'initiative d'une démarche qui pouvait les engager dans une action isolée en Égypte, parce qu'il était personnellement convaincu qu'une action entreprise dans ces conditions amènerait des froissements entre les deux puissances, et qu'un conflit, ou même la menace d'un conflit entre la France et l'Angleterre, provoquerait une perturbation désastreuse pour la prospérité du monde entier. »

Tandis que les deux puissances se mettaient d'accord sur cette procédure longue et compliquée, les progrès du parti militaire continuaient à désorganiser l'Égypte ; M. de Blignières faisait agréer sa démission et était remplacé par un contrôleur intérimaire, M. Brédif; les tribus des Bédouins de l'Ouâdi, mécontentes de certaines mesures administratives, commençaient à remuer et faisaient concevoir à notre consul à Port-Saïd des craintes sérieuses pour la sécurité du Canal de Suez; une tribu arabe, forte de 2 000 hommes, depuis longtemps établie sur le territoire syrien, passait le Canal, avec l'autorisation d'Arabi ; un conflit éclatait entre celui-ci, représentant l'élément indigène, et des officiers circassiens, exaspérés de voir leur avance-

ment enrayé ; des complots étaient découverts, un conseil de guerre réuni. Saisissant encore une fois l'initiative, lord Granville fit proposer à M. de Freycinet l'envoi de deux inspecteurs financiers en Égypte. Notre ministre écarta, avec raison, cette demande : si ces inspecteurs devaient remplir le rôle d'agents politiques, la Porte ne manquerait pas d'envoyer aussi des commissaires ; s'ils devaient être de simples « experts en comptabilité », les contrôleurs en prendraient ombrage. Renonçant à cette combinaison, lord Granville suggéra l'envoi de trois généraux, l'un turc, l'autre français et l'autre anglais, chargés de mettre un terme à l'anarchie militaire en Égypte. Les trois officiers prendraient à l'unanimité les mesures propres à rétablir la discipline et l'ordre. M. de Freycinet n'accueillit pas plus cette seconde proposition que la première : l'emploi de l'influence morale de la Porte ne mettrait-elle pas ces deux puissances sur le chemin de recourir à son influence matérielle ? Lord Granville lui laissa entendre que, sans souhaiter l'intervention de la Turquie, il ne s'interdisait pas d'y recourir plus tard. (Avril-mai 1883.) Le désaccord qui commençait à naître entre la France et l'Angleterre se trahissait déjà dans l'attitude de leurs agents au Caire : Sir Edward Malet donnait des avis au Khédive et provoquait des réunions du corps diplomatique chez ce prince, sans consulter ni même prévenir M. Sienkiewicz.

Le 10 mai 1882, les deux agents diplomatiques de France et d'Angleterre informèrent leurs Gouvernements que le Conseil des ministres, désespérant d'arriver à une entente avec le Khédive, allait convoquer la Chambre des notables à l'effet de déposer Thewfik-Pacha. Le conflit latent entre le Khédive et son « ministère arabe » avait été porté à l'état aigu par ce fait que Thewfik avait refusé de ratifier le jugement prononcé par le conseil de guerre, dans l'affaire des officiers circassiens accusés de complot contre Arabi. Sans consulter ses ministres, il avait envoyé au Sultan un télégramme par lequel il faisait dépendre sa décision des instructions de la Porte. Arabi-Pacha déclarait hautement qu'il fallait en finir avec la dynastie de Mehemet-Ali. En face de ce danger pressant, M. de Freycinet et lord Granville résolurent d'envoyer immédiatement à Alexandrie six bâtiments de chacune des

deux nations, et un septième à Suez; de soutenir énergiquement l'autorité de Thewfik et de n'en pas reconnaître d'autre pour légitime; d'inviter la Porte à s'abstenir pour le moment de toute intervention en Égypte; d'informer les quatre grandes puissances de l'envoi des navires, et de les engager à insister auprès de la Turquie dans le même sens que la France et l'Angleterre. En outre, les Gouvernements français et anglais se mirent d'accord sur ces deux points : ils ne considéraient pas comme intervention le cas où des troupes turques seraient appelées par eux en Égypte et y opéreraient sous leur contrôle pour un but déterminé; dans le cas où, après l'arrivée des escadres à Alexandrie, ils jugeraient utile de faire débarquer des troupes, ils n'auraient recours ni à des troupes anglaises, ni à des troupes françaises, mais à des troupes turques. Ces deux propositions émanaient de M. de Freycinet.



CHÉRIF-PACHA,
Président du Conseil,
Ministre des Affaires étrangères.
Dessin d'après nature de M. Bourgain, envoyé de l'*Illustration*, 1882.

Elles constituaient un nouveau démenti à la politique jusqu'alors suivie par la France, qui a toujours considéré comme un danger l'intervention du Sultan en Afrique et redouté de voir s'établir des rapports plus directs entre le Khalife et les populations musulmanes du continent noir. « Ramener le Turc sous le pavillon français, s'écriait Gambetta, c'est dire à tout l'Orient que le Khalife est devenu notre maître; c'est détruire en un jour cinquante ans de notre politique ! »

Sur l'initiative de lord Granville, sir E. Malet et M. Sienkiewicz furent autorisés à signifier à Arabi-Pacha que la France et l'Angleterre le rendaient personnellement responsable des troubles éventuels. Ils reçurent pour instructions identiques d'engager le Khédive à

profiter de l'arrivée des navires pour congédier son ministère et former un cabinet présidé par Cherif-Pacha; de laisser entendre que si Arabi faisait sa soumission, sa personne, ses biens et ses grades seraient respectés. Le 25 mai 1882, les deux agents diplomatiques remettaient au président du Conseil une note, demandant la démission du ministère qu'il dirigeait, l'éloignement temporaire d'Arabi-Pacha, d'Ali-Pacha-Fehmy et d'Abdelal-Pacha, avec conservation de leurs grades et de leurs traitements. Le Khédive ayant acquiescé à cette note, les ministres lui remirent leur démission, mais protestèrent contre la violation qu'il avait faite des droits de souveraineté du Sultan, en acceptant l'ingérence de deux puissances étrangères dans une affaire de ce genre.

* * *

M. de Freycinet eût voulu s'en tenir là pour le moment. Tel n'était pas le sentiment de lord Granville qui lui fit demander par M. Tissot, notre ambassadeur à Londres, s'il ne jugeait pas à propos de s'entendre avec les autres puissances, pour inviter la Porte à tenir des troupes prêtes à se rendre en Égypte sous des conditions strictement déterminées. M. de Freycinet commença par ajourner sa réponse en invoquant une indisposition; mais lord Granville revint à la charge : on était convaincu en Égypte, disait-il, que ni la France, ni l'Angleterre n'emploieraient la force et que la France, d'autre part, ne permettrait pas l'emploi des forces turques. Sur ce dernier point, du moins, on ne se trompait pas : « Le Conseil, répondit M. de Freycinet, a été unanime à penser que rien, dans la situation actuelle, ne justifiait un appel à des troupes turques. » Le ministre comptait beaucoup sur l'effet de la note du 25 mai, bien qu'Arabi eût déclaré qu'il ne pouvait quitter l'Égypte en ce moment. Le Sultan, qui avait protesté violemment contre l'envoi de l'escadre franco-anglaise à Alexandrie, témoignait maintenant sa faveur à notre ambassadeur, M. le marquis de Noailles, et lui disait qu'il attendait aussi le dénouement de la crise égyptienne d'un changement de ministère. M. de Freycinet espéra un instant qu'en faisant connaître au Caire les sen-

timents du Sultan, on imposerait silence aux partisans d'Arabi et on permettrait au Khédive de ressaisir l'autorité : la France eût échappé du même coup à la nécessité d'une décision catégorique. Lord Granville se joignit à lui pour prier le Sultan d'envoyer son approbation au Khédive et d'appeler à Constantinople les trois officiers, Arabi, Ali-Fehmy et Abdelal, pour y rendre compte de leur conduite. C'est à ce moment qu'on apprit la rentrée d'Arabi-Pacha au ministère.



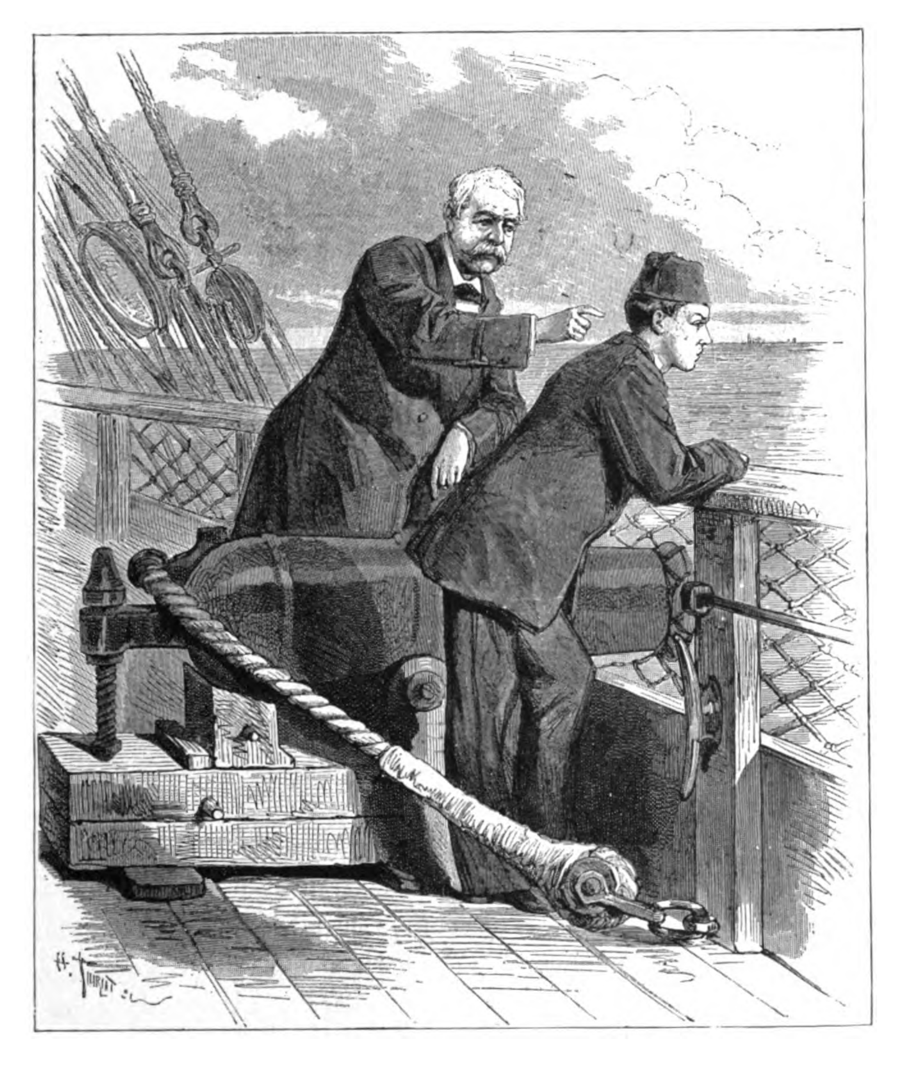
MÉDAILLE DE GAMBETTA.

Par Roty.

Lord Granville, qui venait de consulter M. de Freycinet sur l'envoi d'un commissaire ottoman en Égypte, lui demanda une réponse immédiate sur l'envoi d'un bâtiment de guerre de la même nation. Notre ministre répondit qu'il y avait lieu de réunir sans retard une conférence, où seraient appelées les quatre autres puissances et la Turquie, pour délibérer sur les moyens d'assurer le maintien des droits du suzerain et de ceux du Khédive, ainsi que des engagements internationaux. « Cette conférence, disait-il, aurait particulièrement l'avantage de régler à l'avance, avec une indiscutable autorité, les conditions dans lesquelles devrait s'exercer l'emploi des moyens coercitifs, si de tels moyens devenaient indispensables. » (30 mai 1882.) Lord Granville ayant accédé à la proposition, le lieu de réunion choisi pour la conférence fut Constantinople.

Les quatre puissances accueillirent avec d'autant plus d'empressement la convocation qui leur fut adressée, qu'elles avaient vu d'un mauvais œil l'envoi des escadres à Alexandrie. Seule la Porte refusa, et fit partir instantanément pour l'Égypte le maréchal Dervich-Pacha, ostensiblement chargé d'une mission d'apaisement. Elle répondit ensuite à la France et à l'Angleterre en exprimant l'espoir que la mission de Dervich-Pacha suffirait à ramener une situation normale en Égypte et que les puissances voudraient bien surseoir à leur projet de conférence jusqu'à l'issue de cette mission ; d'ailleurs, le règlement des affaires égyptiennes rentrait dans les prérogatives du Sultan, comme toutes les affaires intérieures de l'empire. (3 juin 1882.) M. de Freycinet et lord Granville mirent en mouvement leur propre diplomatie et celle des quatre autres puissances pour amener la Porte à revenir sur sa décision : on lui représenta que la conférence ne pouvait qu'augmenter les chances de succès de la mission ; qu'elle était indispensable pour parer aux éventualités, en cas d'insuccès de Dervich-Pacha ; qu'il n'y serait question que des affaires d'Égypte. Tout ce qu'on put obtenir de la Turquie fut qu'elle acceptât la réunion de la conférence à Constantinople, sans y participer : encore le Reis Effendi se rétracta-t-il aussitôt après avoir donné cette assurance, et prétendit-il que son ambassadeur à Londres avait mal traduit sa pensée.

Cependant la mission de Dervich-Pacha produisait un résultat tout à fait inattendu. Trois jours après son passage à Alexandrie, à la suite d'une rixe entre un Maltais et un indigène, des Arabes, armés de bâtons, se précipitaient sur les chrétiens, en tuaient une cinquantaine, en blessaient soixante et onze, pillaient un certain nombre de maisons. (11 juin 1882.) La France et l'Angleterre prirent séparément les mesures nécessaires à la sécurité de leurs nationaux, puis M. de Freycinet fit interroger lord Granville sur les mesures d'ordre général qu'il comptait prendre. « Le Gouvernement anglais, lui fut-il répondu, est absolument résolu pour le moment à ne prendre aucune mesure. » Hâter la réunion de la conférence fut le parti auquel on s'arrêta de part et d'autre ; les ambassadeurs de France et d'Angleterre furent chargés d'indiquer aux quatre puissances les questions sur les-

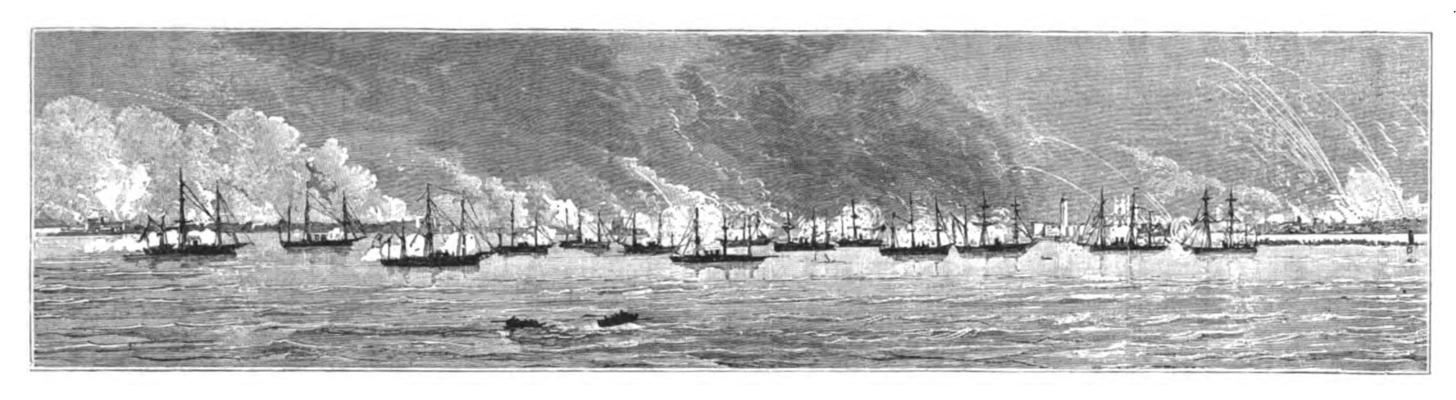


M. F. DE LESSEPS ET LE NEVEU DU KHÉDIVE EN ROUTE POUR ALEXANDRIE.

D'après un croquis fait à bord de l'*Amazone*, par M. Bourgain, envoyé de l'*Illustration* (1882).

quelles la Conférence serait appelée à se prononcer, et en particulier l'envoi de troupes turques en Égypte. Toutefois l'Angleterre était beaucoup plus favorable que la France à cette combinaison. Les instructions données à lord Dufferin, en vue de la Conférence, laissaient entendre qu'en cas de refus de la part de la Porte, d'autres puissances devraient intervenir et que l'Angleterre se joindrait à elles. Au contraire, les instructions données à M. le marquis de Noailles, notre ambassadeur à Constantinople, lui recommandaient d'insister pour que l'intervention turque fût réglée de manière à ne pas dégénérer en occupation plus ou moins prolongée. Voulant écarter le même danger de la part de toutes les puissances représentées à la Conférence, M. de Freycinet leur fit signer préalablement le protocole de désintéressement suivant, que l'Angleterre approuva la première : « Les Gouvernements représentés par les soussignés s'engagent (dans un arrangement quelconque qui peut se faire par suite de leur action concertée pour le règlement des affaires d'Égypte) à ne chercher aucun avantage territorial, ni la concession d'aucun privilège exclusif, ni aucun avantage commercial pour leurs sujets, que ceux de toute autre nation ne puissent également obtenir. » Après l'accomplissement de cette importante formalité, la Conférence put tenir sa première séance le 23 juin 1882. Non seulement la Porte refusait d'y entrer, mais elle continuait à tout mettre en œuvre pour en amener la séparation : elle s'efforçait de démontrer que la mission de Dervich-Pacha avait atteint son but, que l'entente et le bon ordre régnaient en Égypte.

Tandis que les plénipotentiaires des six grandes puissances poursuivaient leurs délibérations, un conflit s'élevait, qui allait précipiter la crise vers son dénouement. Le Gouvernement égyptien avait sollicité de la Turquie l'autorisation de compléter les ouvrages de défense d'Alexandrie, et M. Tissot avait informé M. de Freycinet du mauvais effet que cette demande avait produit sur lord Granville. « Je ne serais pas surpris — écrivit immédiatement notre ministre à M. de Vorges, agent diplomatique de France au Caire — que l'exécution de nouveaux travaux de défense à Alexandrie déterminât l'Angleterre à opérer un bombardement. » (14 juillet 1882.) Et il lui recomman-



LE BOMBARDEMENT D'ALEXANDRIE PAR LA FLOTTE ANGLAISE (11 JUILLET 1882).

D'après un croquis fait à bord du *Péluse*, par M. Louis Sault *(Illustration)*.

dait d'user de son influence auprès des autorités égyptiennes pour qu'elles fissent cesser les travaux. Le lendemain (5 juillet), lord Lyons vint avertir M. de Freycinet que l'amiral Seymour était autorisé à remettre un ultimatum aux Égyptiens en vue d'arrêter leurs travaux et, s'il n'en était pas tenu compte, à ouvrir le feu contre les batteries. Notre ministre lui répondit que la France ne s'associerait pas à cet ultimatum, parce qu'elle ne voulait pas d'une action offensive et que sa constitution interdisait d'ailleurs à ses ministres d'en engager une sans un vote préalable du Parlement. En conséquence, l'amiral Conrad reçut l'ordre de lever l'ancre, dès que l'escadre anglaise commencerait le bombardement, et de se retirer à Port-Saïd. Un moment, on put croire que le bombardement n'aurait pas lieu : l'amiral Seymour avait beau fouiller la côte avec sa lorgnette, il n'apercevait pas de travaux en cours. Malgré cet espoir de détente, les colonies européennes se hâtaient d'évacuer Alexandrie. Enfin l'amiral Seymour découvrit deux canons nouvellement démasqués : le 10 juillet, il remit son ultimatum ; le 11, il commença le bombardement. Le matin du même jour, l'escadre française, exécutant les dures instructions données à l'amiral Conrad, quittait les eaux d'Alexandrie. Le feu des batteries égyptiennes avait été bien vite éteint ; mais plus redoutable était celui que les indigènes avaient allumé dans Alexandrie, et qui consuma tout le quartier européen, sous les yeux des Anglais inertes (1). (13 juillet 1882.)

***

Lord Granville avait fait déclarer à M. de Freycinet que le bombardement d'Alexandrie était un acte de légitime défense, qui ne cachait aucune arrière-pensée de la part du Gouvernement britannique. Il avait en même temps exprimé l'espoir que l'entente anglo-française ne se dissoudrait pas. Un moyen s'offrait à la France de sortir de l'effacement où la retraite de son escadre le matin même du

(1) Notre collègue au Conseil de Suez, M. Anslijn, qui était à cette époque consul général des Pays-Bas à Alexandrie, a assisté à ces tristes événements, que je me borne à mentionner.

bombardement l'avait mise. Ce moyen, qui n'échappait pas à M. de Freycinet, c'était de concourir à la protection du Canal de Suez. Dès le 24 juin 1882, lord Lyons était venu proposer à notre ministre de se concerter avec le Gouvernement anglais sur les mesures à prendre pour protéger le Canal de Suez : le seul danger que redoutât la Com-



LES RUINES DU CONSULAT DE FRANCE, A ALEXANDRIE.

D'après un croquis communiqué par l'*Illustration* (1882).

pagnie — lui avait alors répondu M. de Freycinet — était la protection même qu'on voulait lui offrir, à cause des actes d'hostilité que cette protection pourrait susciter contre le canal d'eau douce ou le Canal maritime. Malgré cette réponse, la question restait posée ; des bruits circulaient sur les préparatifs que faisait l'Angleterre en vue d'occuper le Canal de Suez, sur le concours que l'Italie serait invitée à lui offrir pour cette occupation. Dès le lendemain du bombardement, lord Granville fit remettre à M. de Freycinet une note, reprenant sa première proposition. Une atteinte au Canal de

Suez ou à son trafic ne pouvait plus être tenue pour une éventualité improbable. « Il se peut — disait lord Granville avec quelque hypocrisie — que l'action de l'amiral britannique à Alexandrie, pour sa propre défense, jointe à l'envoi à Port-Saïd de l'escadre française, dont plusieurs bâtiments sont spécialement adaptés au service sur le Canal, soient considérés par le Gouvernement égyptien comme l'indice d'une intention d'intervenir et donnent lieu à des tentatives d'obstruer le Canal. » Les mesures qui pourraient être prises pour assurer la sécurité du Canal devaient l'être, selon lord Granville, sur la demande et l'approbation de la Conférence. (12 juillet 1882.) M. de Freycinet accepta l'offre du cabinet de Londres, en y mettant pour condition de saisir d'abord la Conférence de l'opportunité de protéger le Canal et de lui proposer ensuite de déléguer ce soin aux puissances les plus intéressées. « Dans ces conditions, disait-il, un vote approbatif des Chambres ne me paraîtrait pas douteux. Mais en dehors d'un mandat donné par la Conférence, le Parlement français montrerait beaucoup plus d'hésitation. » Retenons cette appréciation : elle nous aidera à comprendre l'épilogue de cette pénible histoire.

En pressant notre Gouvernement de s'entendre avec elle sur la protection du Canal de Suez, l'Angleterre n'avait pas seulement en vue la sécurité de cette grande voie maritime. Celle-ci était même, en vérité, assez peu menacée. M. Ferdinand de Lesseps avait-il été bien inspiré en entrant en relations avec Arabi? Je l'ai souvent entendu blâmer sur ce point. Ce qui est certain, c'est qu'Arabi s'étant mis à la tête de soldats révoltés, M. de Lesseps crut agir prudemment en l'éloignant du Canal, en s'assurant de sa neutralité, et en enlevant ainsi tout semblant de raison aux puissances qui voulaient occuper militairement l'Isthme de Suez, sous prétexte de le défendre contre les rebelles. C'est ce dont l'Angleterre avait un désir immodéré. Le 8 juillet, l'amiral Seymour avait demandé de faire circuler dans le Canal un canot à vapeur et un torpilleur : M. Victor de Lesseps, alors agent supérieur de la Compagnie en Égypte, s'y était opposé de toutes ses forces. Informé de l'incident, son père avait adressé aux puissances une circulaire rappelant que le firman de 1854 proclamait la neu-

tralité du Canal, et demandant l'envoi à Port-Saïd d'un bâtiment de guerre de chaque nation. Plusieurs puissances, l'Espagne et la Hollande entre autres, déférèrent à ce vœu. Le 10 juillet, le commandant du vapeur anglais l'*Iris* avertissait la Compagnie que, d'après les ordres de l'amiral, il informerait les capitaines de sa nation de n'avoir pas à entrer dans le Canal. M. Victor de Lesseps protestait contre cette nouvelle violation de la neutralité. Le 14 juillet, M. Tissot mandait à M. de Freycinet que le Gouvernement anglais avait donné l'ordre à quelques-uns de ses bâtiments de parcourir le Canal de Suez, pour le protéger contre les attaques éventuelles, en invoquant les délibérations conformes de la plupart des Chambres de commerce d'Angleterre. « L'opinion publique est assez surexcitée ici, ajoutait notre ambassadeur, et il ne serait pas impossible que le Gouvernement anglais, poussé par elle, se vît dans la nécessité d'occuper militairement le Canal, au cas où il serait attaqué. » Pour ne pas rester en arrière, M. de Freycinet ordonnait à l'amiral Conrad de faire parcourir aussi le Canal par ses navires, « en vue de protéger la liberté de la circulation ».



M. VICTOR DE LESSEPS.

La vérité est qu'aucune de ces mesures de protection ne s'imposait, mais qu'il importait à l'Angleterre de faire croire à leur nécessité immédiate, afin d'écarter ainsi une autre combinaison qui aurait furieusement dérangé ses plans : la neutralisation du Canal. Elle avait été suggérée par l'Italie, au moment où s'ouvrait la Conférence de Constantinople, et l'ambassadeur anglais à Rome avait immédiatement déclaré que l'Angleterre ne pouvait accepter la neutralisation

du Canal, ni même consentir à la discuter en ce moment. Quand l'ambassadeur d'Italie à Constantinople avait proposé à ses collègues de décider que les puissances s'abstiendraient de toute action isolée en Égypte pendant la durée de la Conférence, l'ambassadeur d'Angleterre avait déclaré qu'il mettait toute attaque contre le Canal de Suez au nombre des cas de force majeure, auxquels cet engagement ne s'étendait pas. Enfin ce n'était pas sans inquiétude que lord Granville avait vu M. Mancini, président du Conseil des ministres italiens, reprendre sa proposition en la modifiant, et déclarer que la « libre navigation du Canal de Suez », à laquelle l'Angleterre ne pouvait être que favorable, était une question qui intéressait également toutes les puissances maritimes. Les invites adressées à l'Italie en vue de son concours à l'occupation de l'Isthme n'avaient d'autre raison que de vaincre son obstination. Tels sont les motifs secrets de la vive sollicitude du Gouvernement anglais à l'égard du Canal de Suez.

Lord Granville ayant accepté, sur la proposition de M. de Freycinet, de laisser à la Conférence le choix des puissances auxquelles serait déléguée la protection du Canal et de soumettre cette action au protocole de désintéressement, les deux ambassadeurs de France et d'Angleterre, le 19 juillet 1882, soumirent à la Conférence la proposition suivante : « La France et l'Angleterre proposent à la Conférence de désigner les puissances qui seraient chargées, le cas échéant, de prendre les mesures spécialement nécessaires à la protection du Canal de Suez. Afin de gagner du temps, les puissances ainsi désignées et qui auraient accepté le mandat, seraient autorisées à décider du mode et du moment de l'action. Cette action s'exercerait, en tout cas, sur la base du protocole de désintéressement. » Le marquis de Noailles devait bien faire remarquer que la France ne sollicitait pas le mandat prévu dans cette motion, mais qu'elle l'accepterait, sous réserve de l'approbation des Chambres, s'il lui était dévolu ; que la protection du Canal de Suez était une action distincte de l'intervention proprement dite, qui faisait l'objet d'une autre délibération dans la Conférence ; que, même pour cette action limitée, l'approbation de l'Europe et, s'il était possible, de la Turquie, paraissait nécessaire à la France.



UNE SÉANCE DE LA CONFÉRENCE DE CONSTANTINOPLE DANS LA MAISON DE SAÏD-PACHA.

D'après un croquis de M. Colborn, envoyé de l'*Illustration* (1882).

Cinq jours après le dépôt de cette proposition, M. de Freycinet expliquait à lord Lyons quelle portée pratique il entendait donner à ces mots : « protection du Canal ». Pour nous, lui disait-il, « la protection du Canal se résume, indépendamment de la circulation des navires de guerre, à l'occupation solide de certains points (un ou deux en ce qui nous concerne) le long du Canal; j'ai articulé le chiffre de 2 000 hommes environ sur chaque point. Nous nous abstiendrons, sauf pour repousser les agressions immédiates, de toute opération vers l'intérieur de l'Égypte; si donc les troupes anglaises croient devoir entreprendre de telles opérations, elles n'auront pas à compter sur notre coopération. Nous différerons l'occupation effective des points susvisés tant que la sécurité du Canal ne sera pas réellement menacée (elle ne l'est pas en ce moment), ou tant que les conduites d'eau douce ne seront pas interceptées par les Égyptiens. » (23 juillet 1882.) Cependant les plénipotentiaires, saisis de cette nouvelle demande, en référèrent à leurs gouvernements, et les gouvernements témoignèrent, pour la plupart, peu d'empressement à accueillir la proposition franco-anglaise. Le prince de Bismarck déclara qu'il répugnait à confier à deux ou trois puissances le mandat illimité de prendre telles décisions qui leur conviendraient, et exprima l'avis que toutes les puissances intéressées prissent une part égale à la police du Canal. Le comte Kalnoky, au nom de l'Autriche-Hongrie, se montra également peu disposé à accepter la responsabilité des actes de deux ou trois mandataires. En même temps, la Turquie annonçait son intention de prendre part aux délibérations de la Conférence, et ses plénipotentiaires y étaient admis. Invitée par un mémorandum du 6 juillet à intervenir militairement en Égypte, elle répondit, par une note en date du 27 juillet 1882, qu'elle se préparait à diriger un corps de troupes sur ce pays.

* * *

Laissons maintenant la Conférence et transportons-nous au Parlement français, devant lequel la même question se trouvait pendante. Une première demande de crédits, déposée le 19 juillet 1882 par le

ministère, fournit à deux orateurs l'occasion d'exposer les deux politiques entre lesquelles la France avait eu le choix. Déclarant qu'il voterait les crédits tout en les trouvant insuffisants, Gambetta prononça un discours qui est la paraphrase de la politique suivie par lui pendant son ministère : « Quand je regarde l'Europe, dit-il, cette Europe dont il a été si grandement question aujourd'hui à cette tribune, je remarque que depuis dix ans il y a toujours eu une politique occidentale représentée par la France et l'Angleterre, et permettez-moi de dire que je ne connais pas d'autre politique européenne, capable de nous être de quelque secours dans les plus terribles hypothèses que nous puissions redouter.... J'ai vu assez de choses pour vous dire ceci : au prix des plus grands sacrifices ne rompez jamais l'alliance anglaise. Oh! je sais ce qu'on peut alléguer; il faut en finir ici avec les équivoques, et je ferai connaître toute ma pensée. Je suis certainement un ami éclairé et sincère des Anglais, mais non pas jusqu'à leur sacrifier les intérêts français. D'ailleurs, soyez convaincus que les Anglais, en bons politiques qu'ils sont, n'estiment que les alliés qui savent se faire respecter et compter avec leurs intérêts. Et, précisément, je livre toute ma pensée, car je n'ai rien à cacher, précisément ce qui me sollicite à l'alliance anglaise, à la coopération anglaise, dans le bassin de la Méditerranée et en Égypte, *c'est ce que je redoute le plus*, *entendez-le bien, outre cette rupture néfaste*, *c'est que vous ne livriez à l'Angleterre, et pour toujours, des territoires, des fleuves et des passages où votre droit de vivre et de trafiquer est égal au sien. Ce n'est donc pas pour humilier, pour abaisser, pour atténuer les intérêts français, que je suis partisan de l'alliance anglaise : c'est parce que je crois, messieurs, qu'on ne peut efficacement les défendre que par cette union, par cette coopération. S'il y a rupture, tout sera perdu.* » M. Clémenceau répondit à Gambetta, et son discours fut aussi le manifeste d'un parti politique : le parti de l'abstention. « ... Il n'y a point communauté d'intérêts entre la France et l'Angleterre; celle-ci est favorable à l'intervention turque, qui nous serait nuisible.... M. de Freycinet a eu raison de ne point s'associer

au bombardement d'Alexandrie, raison aussi de faire appel au concert européen. Il ne doit pas se laisser entraîner par l'Angleterre, et si l'occupation est décidée, la Chambre ne manquera pas de demander au Gouvernement des explications sur les conditions où elle devra se faire. » Les crédits furent votés à la Chambre, par 424 voix contre 64, dans les termes mêmes où ils étaient demandés par le ministère, c'est-à-dire « pour mettre la flotte en état, mais non comme autorisation d'agir ». Le Sénat les vota aussi, par 205 voix contre 5, après une brillante discussion, au cours de laquelle M. le duc de Broglie, M. Waddington et le président de la Commission des crédits, M. Scherer, jugèrent sévèrement la politique du cabinet Freycinet.

Le 24 juillet, le ministère déposa une nouvelle demande de crédits de 9 millions et demi, en vue des mesures à prendre pour la protection du Canal de Suez. M. de Freycinet déclara à la Commission des crédits que nos troupes stationneraient sur la rive africaine du Canal sans en bouger; tout au plus occuperaient-elles Zagazig, comme le conseillait l'amiral Jauréguiberry, pour s'approvisionner d'eau douce. Il informa aussi la Commission que l'Europe ne paraissait pas disposée à accorder un mandat spécial à la France et à l'Angleterre, mais les laissait libres d'agir sous leur propre responsabilité. Les crédits vinrent en discussion à la Chambre le 29 juillet 1882. M. de Freycinet défendit sa politique : l'intervention proprement dite soulevait, dit-il, une foule de difficultés militaires, politiques, internationales, au-devant desquelles il n'eût pas été prudent de marcher sans un mandat européen. « La protection du Canal, au contraire, est un acte simple, matériel, qui n'a rien de politique; toutes les puissances y ont un égal intérêt, et il n'y a là rien qui soit une menace pour la paix du monde. Il est absurde de dire que la protection du Canal amènera l'intervention, car nul ne peut être forcé d'intervenir contre son gré.... Et maintenant, quels avantages y trouverons-nous? D'abord, de répondre au vœu exprimé par l'Angleterre; puis, de ne pas paraître affaiblis aux yeux du monde musulman, au moment où la Turquie va se rendre en Égypte, et de pouvoir effec-

tivement assurer la sécurité de nos navires s'il est besoin. D'ailleurs, c'est une autorisation éventuelle que désire le Gouvernement pour en user s'il y a lieu durant les vacances parlementaires. La Conférence, en effet, qui avait témoigné une simple neutralité bienveillante pour l'action de la France et de l'Angleterre à Suez, est maintenant saisie d'une proposition de protection collective du Canal. »

Il était impossible de présenter la proposition sous une forme plus atténuée, de diminuer, pour ainsi dire, davantage l'importance de la décision que la Chambre avait à prendre. Peut-être eût-il été plus politique de prendre une attitude opposée et d'insister sur les raisons qui imposaient à la France le devoir d'agir. Dans de telles conditions, le procès de la politique ministérielle n'était pas difficile à faire, et M. Clémenceau s'en chargea. On ne pouvait, selon lui, séparer la question du Canal de la question d'Égypte ; c'était au Caire qu'était la protection du Canal de Suez, et voilà pourquoi l'Angleterre y marcherait. On serait nécessairement entraîné par elle ; ne serait-il pas, d'ailleurs, humiliant de monter la garde sur le Canal pour le compte de l'Angleterre, tandis que les soldats anglais se battraient. M. Clémenceau concluait à l'abstention, et ce mot résumait pour lui la politique qui convenait entre toutes à la France. M. John Lemoinne, dans un article du *Journal des Débats*, avait blâmé l'attitude de la Chambre en ces termes : « Il paraît que nous allons être désormais très heureux ; nous ne voulons plus avoir d'histoire. » Cette phrase excita la verve de M. Clémenceau :

« Il faudrait savoir, s'écriait-il, ce que c'est que l'histoire. Assurément, si l'histoire n'est qu'une succession de conflits sanglants, d'aventures, de guerres, s'il ne faut considérer que les alliances, les combinaisons personnelles des monarques, et ne voir l'histoire des peuples que sur les champs de bataille, où triomphe le hasard des forces militaires ou la science de tel ou tel général illustre, il est certain qu'en ce moment nous n'avons pas d'histoire, et j'en félicite grandement mon pays. Mais n'est-ce rien pour un peuple qui a été réduit à l'état de démembrement par la monarchie, que de se replier

sur lui-même, de refaire ses forces et, pendant que ce grand travail s'accomplit, — et vous savez ce qu'il y faut d'efforts et de temps, — de trouver en soi assez de patiente énergie pour faire sa réforme intérieure, pour se donner des institutions qui le fassent passer de l'état monarchique à l'état démocratique, qui lui permettent de donner au plus grand nombre — je me servirais volontiers de cette expression — au plus grand nombre de citoyens — les satisfactions légitimes qu'ils réclament, et dans l'ordre politique, et dans l'ordre économique, et dans l'ordre social; pour fonder, en un mot, le véritable ordre démocratique : — n'est-ce pas là une assez haute ambition? »

C'était bien le cas d'opposer à ces paroles celles que Berryer prononça dans une circonstance analogue et que Gambetta avait rappelées du haut de la tribune de la Chambre, en cette même année 1882 : « *Ne parlez pas ainsi! On ne parle pas ainsi de la France.* »

Les crédits furent repoussés par 417 voix contre 75 et le cabinet de Freycinet donna sa démission.

Après le vote du 29 juillet, la tendance qui domina dans l'opinion et dans la presse fut d'incriminer le ministre. Depuis lors, celle qui s'est fait jour consiste à incriminer le Parlement, et je suis obligé d'avouer qu'elle me paraît encore plus justifiée. Sans doute, la politique de M. de Freycinet mérite un grand nombre des reproches qui lui ont été adressés : elle manqua de netteté et d'unité, elle fut indécise, irrésolue, équivoque, et ne pouvait satisfaire ni les partisans de l'action, ni ceux de l'abstention. Mais il y avait un parti plus mauvais que celui dont M. de Freycinet proposait l'adoption à la Chambre : c'était de n'en prendre aucun, de s'abstenir, de laisser l'Angleterre agir seule et à sa guise. Ce que le Parlement avait à faire le 29 juillet, ce n'était pas le procès du cabinet de Freycinet : c'était de sauvegarder la situation de la France en Égypte, c'était d'empêcher que la conséquence obligatoire d'une intervention isolée, la prépondérance exclusive d'une seule puissance réduisît la neutralité du Canal à n'être plus qu'un mot. Il y a des moments où il faut se contenter d'un pis-aller pour éviter un mal plus grave. Je veux bien que la politique de

M. de Freycinet eût abouti à un résultat peu enviable, mais les événements nous ont appris que le résultat de l'abstention était encore plus nuisible.

*
* *

« Vous êtes un singulier pays en France, disait sir Evelyn Baring à M. de Reverseaux ; vous n'attendez pas que nous vous demandions quelque chose : vous nous l'apportez. » L'Angleterre, en effet, ne négligea pas l'occasion que la France lui « apportait ». Le 30 juillet, lord Dufferin signifiait à la Porte ottomane que l'Angleterre se considérait comme investie de la mission de rétablir l'ordre en Égypte, et qu'elle s'opposerait au débarquement de troupes turques, jusqu'à ce que la Turquie eût formellement déclaré ses intentions et proclamé Arabi rebelle. Lord Granville avait télégraphié le 24 juillet à l'amiral Seymour d'obtenir du Khédive les pleins pouvoirs nécessaires pour occuper la ligne du Canal de Suez. « Vous êtes autorisé — lui répond l'amiral le 31 juillet — à occuper tous les points de l'Isthme de Suez que vous pourrez juger utiles pour le libre trafic du Canal, la protection des villes et des populations voisines, et à supprimer toute force qui ne reconnaîtrait pas mon autorité. » Le 2 août, des troupes anglaises venues de l'Inde débarquaient à Suez et, par une circulaire du 7 août, lord Granville informait les puissances que l'Angleterre, en vertu des pleins pouvoirs du Khédive, prenait les mesures qu'elle jugeait opportunes pour la protection du Canal. Mais M. Ferdinand de Lesseps s'était rendu en Égypte, dans le courant du mois de juillet. En annonçant son arrivée à lord Granville, le consul anglais d'Alexandrie l'avait qualifiée de déplorable. En effet, il ne tint pas à M. de Lesseps que le plan des Anglais n'échouât. « Pendant les premiers temps, il réussit à empêcher tout débarquement, alléguant qu'il avait obtenu d'Arabi que la liberté de la navigation de marins anglais serait scrupuleusement respectée. Cette concession, faite par le dictateur égyptien, dont on prône le libéralisme et la bonne foi, était en réalité tout intéressée de sa part. Il n'existe, en effet, que deux routes pour une expédition militaire dont le Caire est l'objectif : l'une, partant

d'Alexandrie, d'Aboukir et de Rosette, suit la branche du Nil qui débouche à Rosette et traverse le Delta, pays coupé d'un réseau inextricable de canaux et généralement inondé en été par la crue du Nil ; par la seconde, ayant pour base le Canal de Suez, l'armée d'envahissement suit jusqu'à Zagazig le canal d'eau douce qui alimente Ismaïlia, ou traverse le désert en se dirigeant directement sur le Caire. Or, Arabi avait concentré la majeure partie de ses troupes à Kafr-el-Dowar sur la première de ces routes. Il était évident que si, sous couleur de respecter lui-même le Canal, il pouvait obtenir que l'Angleterre ne s'en servît point comme base d'opérations, il évitait de diviser ses forces et limitait le théâtre de la guerre à un pays d'accès difficile où il avait pris soin de fortifier ses positions. Il était non moins évident que l'Angleterre avait un intérêt tout contraire à celui d'Arabi. On ne pouvait raisonnablement exiger d'elle que, pour respecter la neutralité d'un Canal qu'aucun traité international n'a déclaré neutre, malgré son caractère incontestable d'utilité universelle, elle restreignît ses moyens d'action et accrût les risques de la campagne.... »

Bien qu'aucun traité international n'eût encore garanti la neutralité du Canal de Suez, les textes sur lesquels s'appuyait M. de Lesseps dans ses réclamations n'en étaient pas moins dignes de considération : c'étaient, en effet, les articles mêmes des firmans de concession de 1856 et de 1866. Mais l'Angleterre était absolument résolue à briser toutes les résistances. Le 11 août, à la Chambre des communes, M. Gladstone ne laissa plus aucun doute sur ses intentions : l'Angleterre se déclarait libre d'intervenir en Égypte dans l'intérêt de son commerce ; elle réglerait ensuite avec l'Europe le sort de ce pays. Le commandant des forces anglaises, sir Garnett Wolseley, fit aborder ses transports à Port-Saïd dans la nuit du 19 au 20 août, occupa les établissements de la Compagnie de Suez et ferma provisoirement le Canal à la navigation. M. de Lesseps protesta encore, refusa ses pilotes aux navires anglais et interrompit tout service. Le Gouvernement anglais pria M. Duclerc, ministre des Affaires étrangères, d'inviter M. de Lesseps à cesser sa résistance. M. Duclerc ne refusa pas

de se prêter à cette démarche, tout en tenant compte de la grande popularité dont M. de Lesseps jouissait en France. Mais sa résistance avait déjà porté ses fruits : l'occupation ne dura que quelques jours. Le 24 août, le Canal fut rouvert à la circulation générale, et l'Angleterre annonça qu'elle payerait, comme les autres puissances, les droits de transit fixés par les règlements pour les navires de guerre. Les troupes anglaises, parties d'Ismaïlia, remportèrent, le 13 septembre 1882, sur l'armée d'Arabi, la victoire de Tell-el-Kebir, qui ne fut pas achetée au prix de beaucoup de sang. Peu de temps après, elles entrèrent au Caire : elles y sont encore.

Pendant que les Anglais agissaient, les diplomates européens délibéraient toujours à Constantinople. La perspective d'une intervention isolée de l'Angleterre dans l'Isthme de Suez inspirait des craintes bien justifiées. Le 2 août 1882, le comte Corti, plénipotentiaire italien, saisissait la Conférence de la proposition suivante : « La Conférence reconnaît qu'il convient d'organiser pour la sécurité de la libre navigation du Canal de Suez, avec le concours de la Sublime-Porte, un service purement naval de police et de surveillance, auquel toutes les puissances seraient appelées à participer d'après des règles à convenir, et avec réserve de se concerter dans chaque cas spécial, où l'application de ces règles paraîtrait insuffisante. » L'Autriche, l'Allemagne et la Russie adhérèrent à cette proposition. Sous le coup du vote du 29 juillet, la France se tint sur la réserve.

L'Angleterre commença par refuser son adhésion, puis elle la donna, sous cette condition qu'elle pourrait, en cas de nécessité, occuper tel point de la ligne du Canal qu'elle jugerait utile. Quant à la Turquie, elle accepta le 7 août, comme il a été dit, l'invitation que les puissances lui avaient adressée, le 15 juillet, d'intervenir militairement en Égypte : on sait comment l'Angleterre accueillit cette annonce. Le marquis de Noailles ayant fait connaître, le 14 août, l'adhésion de la France à la proposition italienne, le comte Corti soumit aux puissances l'addition de la clause suivante : « Les commandants des forces navales sur les lieux seront chargés par leurs gouvernements respectifs de fixer les règles à établir pour la mise à

exécution du projet que la Conférence vient d'adopter. » Après avoir voté cette motion, la Conférence s'ajourna *sine die*. Pour tenir compte des décisions de la Conférence, l'Angleterre attendit qu'elles ne pussent plus la gêner. Le 22 août seulement, l'amiral Seymour fut autorisé à se concerter avec les commandants des forces navales étrangères, pour assurer en commun la sécurité du Canal de Suez : alors seulement sa neutralité fut garantie et respectée.

Cette conclusion inspira à M. John Lemoinne, de l'Académie française, sénateur, la boutade suivante qu'il publia dans la *Revue politique et littéraire* du 1er novembre 1884.

« L'Égypte a été perdue pour la France, pour l'influence française, le jour où l'homme qu'on a appelé le Grand Français a fait le Canal de Suez. Les Anglais avaient toujours combattu de toutes leurs forces cette célèbre entreprise. Lord Palmerston, l'incarnation du chauvinisme anglais, l'avait raillée de toutes les façons ! Il avait envoyé en Égypte des commissions d'ingénieurs, y compris Stephenson, qui avaient déclaré le projet impraticable. L'énergie, la persévérance, l'obstination, la rage indomptable de Lesseps triomphèrent de cette opposition. Mais le jour où le Canal de Suez fut ouvert, l'Angleterre se dit : il doit être à moi. »

* * *

Au lendemain de la crise de 1882, l'Angleterre occupait l'Égypte. Cette occupation avait beau être une occupation de fait, ne résultant d'aucun titre, ne reposant sur aucun fondement juridique, elle n'en constituait pas moins un élément nouveau et d'une importance capitale dans la question de Suez. La conduite de l'Angleterre en 1882 avait démontré que la neutralité du Canal n'était pas suffisamment garantie par les firmans de 1856 et de 1866. Les actes de la Conférence de Constantinople empruntaient, aux circonstances mêmes dans lesquelles ils avaient été rendus, un caractère d'exception. Cependant combien n'était-il pas plus urgent de donner à la neutralité du Canal une garantie sérieuse, depuis que l'occupation de l'Égypte par l'Angleterre le mettait à la discrétion de celle-ci ? D'ailleurs, il en était de

la question d'Égypte proprement dite comme de la question de Suez : elle se posait, au lendemain des événements de 1882, mais à l'état permanent, au lieu de se poser à l'état intermittent. La France, l'Europe devaient presser l'Angleterre de tenir sa promesse et d'évacuer l'Égypte. Elles devaient, en outre, régler un certain nombre de difficultés résultant de cette situation nouvelle, et, en particulier, de la suppression du contrôle anglo-français. Il fallait donc s'attendre à ce que ces diverses questions fissent l'objet de nouvelles négociations, soit distinctes, soit communes (1).

Le Gouvernement anglais a plusieurs fois et solennellement déclaré son intention formelle de respecter, une fois l'ordre rétabli, le *statu quo ante* et de ne pas rechercher la domination avouée ou déguisée de l'Égypte. Le désir de ne pas retirer trop tôt ses troupes du Caire conduisit cependant l'Angleterre à assumer seule la charge de réorganiser les finances et l'administration de ce pays, et, par suite, d'entrer en négociations avec les puissances, pour la modification de certains arrangements internationaux. Comme elle ne pouvait cependant leur soumettre que des innovations où son propre intérêt fût en jeu, elle fut conduite d'abord à renouveler sa promesse d'évacuation, ensuite à leur proposer quelques réformes où l'Europe trouvât la satisfaction de ses intérêts légitimes. Il en fut ainsi d'un projet de neutralisation relative du Canal de Suez. Trois mois après la bataille de Tell-el-Kebir, dans une circulaire du 3 janvier 1883, lord Granville déclara que le Gouvernement britannique était désireux de retirer ses troupes d'Égypte, dès que le permettraient la situation du

(1) Dans la question de Suez, la doctrine avait montré le but et préparé les voies à la diplomatie. En 1879, l'Institut de droit international avait émis le vœu que le maintien et l'usage du Canal de Suez fussent protégés par le droit international conventionnel et que les États se concertassent pour éviter toute mesure par laquelle le Canal et ses dépendances pourraient être endommagés ou menacés, même en cas de guerre. Quelques-unes des opinions émises au cours de la discussion s'écartaient beaucoup de la solution qui fut admise plus tard dans la Convention de 1888. Un jurisconsulte éminent, M. de Martens, avait proposé d'interdire l'accès du Canal, en temps de guerre, aux flottes des belligérants, tout en permettant le passage des navires de guerre en temps de paix. Nous verrons que c'est dans un tout autre sens, que l'Europe comprit la neutralisation du Canal de Suez. En 1882, le Congrès de la paix, réuni à Genève, émit un vœu en faveur de la neutralisation et de la création d'un tribunal arbitral pour trancher les difficultés.

pays et l'organisation de moyens suffisants pour assurer l'autorité du Khédive. En même temps, il proposa de régler la situation internationale du Canal dans un traité conclu entre les grandes puissances et auquel les puissances secondaires pourraient adhérer. Voici quels devaient être, dans la pensée de lord Granville, les effets de ce traité :

« 1° Le Canal sera libre pour le passage de tous les navires dans n'importe quelles circonstances.

« 2° En temps de guerre, on fixera un laps de temps pendant lequel les navires de guerre d'une puissance belligérante pourront rester dans le Canal, et on ne pourra y débarquer ni troupes, ni munitions de guerre.

« 3° Aucun acte d'hostilité ne sera commis dans le Canal, ni dans ses approches, ni dans aucune autre partie des eaux territoriales de l'Égypte, alors même que la Turquie serait une des puissances belligérantes.

« 4° Aucune de ces deux dernières clauses ne sera applicable aux mesures qu'il sera nécessaire de prendre pour la défense de l'Égypte.

« 5° Toute puissance dont les navires de guerre causeront un dommage quelconque au Canal sera obligée de supporter les frais de la réparation immédiate de ce dommage.

« 6° L'Égypte prendra toutes les mesures qu'elle pourra pour faire observer les conditions imposées aux navires belligérants dans le Canal en temps de guerre.

« 7° Il ne sera pas construit de fortifications sur le Canal ni dans son voisinage.

« 8° Aucune des clauses de cet arrangement ne sera considérée comme diminuant ou affectant les droits territoriaux du Gouvernement égyptien dans une mesure plus étendue que celle qui est indiquée expressément dans l'arrangement. »

On remarquera la clause 4, qui est susceptible d'interprétations volontairement extensives, et la clause 6, qui investit l'Égypte, c'est-à-dire le Gouvernement anglo-égyptien, du soin de faire observer les règles prévues dans ce projet. La clause qui peut seule donner à toutes les autres une portée effective, l'institution d'une police, d'un

contrôle international, est au contraire résolument omise. Du reste, l'exorde du projet de convention que nous venons d'examiner contient une assertion qui n'est pas dépourvue d'un certain cynisme. Après avoir posé en principe que la navigation du Canal doit être libre en tout temps, et que le Canal lui-même doit être mis à l'abri des actes de guerre, lord Granville ajoute : « On a reconnu généralement que les mesures prises par le Gouvernement anglais pour protéger la navigation et l'usage du Canal, au nom du maître du territoire et en vue de rétablir son autorité, ne constituaient, en aucune façon, des infractions à ce principe. » Il faut une conscience singulièrement large pour estimer que le fait de prendre le Canal pour base d'opérations, d'y interrompre la circulation et d'y débarquer des troupes ne constitue pas une infraction à la neutralité du Canal. Une autre assertion, sur laquelle nous faisons nos réserves, consiste à mettre au nombre des faits qui ont attiré l'attention de l'Europe sur la situation du Canal de Suez, « l'attitude prise par la direction et les employés de la Compagnie du Canal à un moment critique de la campagne ». Je suis sûr que pas un gouvernement d'Europe n'a éprouvé de surprise à voir le Président et les employés de la Compagnie protester au nom du droit et s'opposer, dans la mesure de leurs moyens, à une illégalité qui les atteignait directement. Ce qui a fait sentir la nécessité d'une garantie plus sérieuse, ce n'est pas la protestation du droit contre la force, c'est le triomphe de la force.

Quoi qu'il en soit, les modifications proposées par le comte Granville à la situation internationale du Canal de Suez ne vinrent en discussion qu'après le règlement de questions financières plus pressantes. Le 14 juin 1884, M. Waddington, ambassadeur de France à Londres, eut avec lord Granville un entretien qui porta principalement sur les conditions dans lesquelles l'Angleterre tiendrait sa promesse d'évacuation. M. Waddington protesta au nom de la France contre l'intention de rétablir le condominium ou de substituer à l'occupation anglaise une occupation française. Il proposa un engagement synallagmatique comportant, de la part de l'Angleterre, une promesse d'évacuation dans un délai déterminé ; de la part de la

France, l'engagement de ne procéder à une intervention armée en Égypte qu'après s'être concertée avec l'Angleterre. Lord Granville répondit par une lettre datée du lendemain. Sa réponse a fourni aux Anglais le thème qu'ils ont si souvent développé depuis à la tribune, dans les journaux et dans les livres. L'Angleterre ne dément pas sa promesse d'évacuer l'Égypte ; mais elle ne l'évacuera que lorsqu'elle y aura accompli sa tâche. Toutefois, le comte Granville n'ose pas encore formuler sa réponse dans des termes aussi vagues, et il laisse espérer que trois années et demie suffiront au rétablissement de l'ordre et à l'achèvement des réformes entreprises. En conséquence, il promet le retrait des troupes britanniques pour le commencement de l'année 1888. C'est sans doute pour faire accepter à la France cet ajournement que lord Granville termine sa dépêche par ces mots : « Le Gouvernement de S. M. proposera, à la fin de l'occupation anglaise ou avant, aux puissances et à la Porte, un projet de neutralisation de l'Égypte sur la base des principes appliqués à la Belgique, et fera, en ce qui concerne le Canal de Suez, des propositions conformes à celles contenues dans ma dépêche-circulaire du 3 janvier 1883. » M. Waddington s'empressa de prendre acte de ces deux projets au nom du Gouvernement de la République. (17 juin 1884.)

Les diverses dispositions sur lesquelles l'Angleterre désirait se mettre d'accord avec la France, relativement à l'Égypte, furent consignées dans un mémorandum remis par lord Lyons à M. Jules Ferry, le 29 novembre 1884. En formulant les contre-propositions françaises, le ministre des Affaires étrangères reprit le projet de faire régler par un traité la situation internationale du Canal de Suez. « En première ligne, dit-il, vient l'établissement d'un régime définitif destiné à garantir, en tout temps, à toutes les puissances, le libre usage du Canal de Suez. L'étude de ce grand problème européen pourrait être abordée, dès à présent, par voie de conférence ou autrement, et sans attendre l'issue de l'enquête proposée sur la situation financière. L'urgence n'a pas besoin d'en être démontrée. Un accord intervenant à ce sujet pourrait être présenté comme une juste compensation des sacrifices financiers que les puissances sont disposées à imposer à

leurs nationaux; il constituerait surtout un gage certain de stabilité et de paix pour l'avenir. » (8 janvier 1885.) Le Gouvernement anglais adhéra à la proposition de M. Jules Ferry et consentit à ce qu'un arrangement concernant le Canal de Suez fût inséré dans un traité. (21 janvier 1885.) Notre ministre des Affaires étrangères, dans un mémorandum communiqué à nos ambassadeurs auprès des quatre grandes puissances le 1er février 1885, s'occupa des moyens à employer pour conclure ce traité. La question lui paraissait trop complexe pour la régler par un échange de communications diplomatiques. Les détails techniques, les circonstances topographiques qu'elle comportait, et dont l'examen ferait forcément défaut à une assemblée délibérant à distance, lui firent proposer la formation d'une Commission fonctionnant en Égypte et chargée de poser les bases de l'arrangement. Les grandes puissances y seraient représentées par leur agent diplomatique au Caire; la Turquie et l'Égypte y enverraient aussi des délégués. Une Conférence réunie en Europe reverrait le travail préparé par la première et conclurait le traité définitif, auquel les parties contractantes s'emploieraient ensuite à obtenir l'accession des puissances secondaires.

Lord Granville ne fut pas favorable au projet de Commission préparatoire et proposa qu'on y susbtituât une négociation de cabinet à cabinet. Dans les entretiens qu'il eut dans le courant de février avec M. Waddington, il ne s'éleva entre eux aucun dissentiment sur les principes du régime du Canal. On convint que la dépêche du 3 janvier 1883 servirait de base aux discussions sans les limiter, c'est-à-dire que chaque puissance conserverait le droit de formuler d'autres propositions. Aussi bien le Gouvernement anglais exprimait-il lui-même le désir d'introduire dans le projet une clause relative au ravitaillement des vaisseaux de guerre dans toute l'étendue du Canal. Sur le mode de procédure à suivre, lord Granville éleva des objections au sujet de la réunion d'une Commission au Caire; de son côté, M. Waddington reproduisit l'objection de M. J. Ferry contre la négociation de cabinet à cabinet; finalement on convint qu'une Commission se réunirait, mais pas au Caire. Pour lieu de réunion de



cette Conférence notre ambassadeur proposa Paris. « Je fis observer à lord Granville, dit-il, que le Canal de Suez étant une œuvre essentiellement française, il était naturel et juste que les conditions de son fonctionnement international fussent réglées à Paris; que chacun verrait dans ce choix un hommage rendu au fondateur de l'œuvre, plutôt qu'un avantage politique. Le Principal Secrétaire d'État de la Reine me répondit que la négociation ayant été conduite à Londres jusqu'à présent, il ne voyait pas de raison pour en transporter le siège à Paris, et que, d'ailleurs, le Canal, bien que construit par des Français, ne vivait que par le transit du commerce anglais. Je lui répliquai que si le Canal n'avait pas été creusé par M. de Lesseps, il n'y aurait de transit d'aucune espèce. » Dialogue bien significatif, où se trouvent résumés les titres, aux noms desquels Anglais et Français élèvent des prétentions particulières sur le Canal de Suez. Enfin, le 27 février, le Cabinet anglais consentit au choix de Paris, à la condition que l'accord fût établi préalablement sur tous les autres points. Dans les premiers jours de mars fut arrêté, entre notre ambassadeur et le Foreign Office, un projet de déclaration, stipulant la réunion d'une Conférence internationale à Paris, et qui fut adoptée par toutes les puissances. Voici les termes de cette déclaration :

« Considérant que les puissances sont d'accord pour reconnaître l'urgence d'une négociation ayant pour but de consacrer par un acte conventionnel l'établissement d'un régime définitif, destiné à garantir, en tout temps et à toutes les puissances, le libre usage du Canal de Suez; il est convenu entre les sept gouvernements précités qu'une Commission composée de délégués, nommés par lesdits gouvernements, se réunira à Paris le 30 mars, pour préparer et rédiger cet acte, en prenant pour base la circulaire du Gouvernement de Sa Majesté britannique, en date du 3 janvier 1883. Un délégué de Son Altesse le Khédive siégera à la Commission avec voix consultative. Le projet rédigé par la Commission sera soumis auxdits gouvernements, qui s'emploieront ensuite à obtenir l'accession des autres puissances. » (17 mars 1885.)

*
* *

La Commission visée dans la précédente déclaration se réunit pour la première fois à Paris, le 30 mars 1885. La France y était représentée par M. Billot, conseiller d'État, ministre plénipotentiaire, directeur des affaires politiques au ministère des Affaires étrangères, et par M. Camille Barrère, alors ministre plénipotentiaire et consul général de France en Égypte, aujourd'hui ambassadeur de la République près Sa Majesté le roi d'Italie. Les représentants de la Grande-Bretagne étaient sir Julian Pauncefote, sous-secrétaire d'État permanent au Foreign Office, et sir Charles Rivers Wilson, contrôleur général de l'Office de la Dette nationale. M. Jules Ferry, président du Conseil, ouvrit la Conférence par un discours dont j'extrais les lignes suivantes : « Le Canal de Suez fut une conception de génie; mais ni le Français, illustre entre tous, dont elle fait la gloire, ni la France, qui eut, la première, foi dans l'entreprise et l'a vraiment fondée par le concours de ses épargnes, n'en ont jamais perdu de vue le caractère essentiellement universel, européen, humanitaire. C'est pour affirmer d'une façon claire et définitive ce caractère d'internationalité que le Gouvernement de la République française, d'accord avec les grandes puissances et avec la puissance souveraine, a convoqué cette réunion. Des programmes ont été préparés et vous seront soumis. Mais, vous le savez, la liberté d'études et de propositions ici est absolue; la libre recherche est la première condition de tout échange de vues, dans un sujet qui se rattache à tant et de si grands intérêts, qui met en présence des droits anciens et des idées neuves, qui touche aux devoirs des belligérants comme aux droits des neutres, qui intéresse à un haut degré la puissance territoriale et qui doit concilier, dans une mesure juridique, qui reste à déterminer, la neutralité et la liberté du passage. La France, qui défend avant tout, dans les questions égyptiennes, l'action bienfaisante de la solidarité internationale, salue en vous, avec confiance, messieurs, les ouvriers d'une grande œuvre. » En répondant à cette belle allocution, sir Julian Pauncefote rendit, lui aussi, hommage au génie français, « qui sera toujours associé dans l'histoire, dit-il, à la grande création du Canal de Suez ». La présidence ayant été déférée à M. Billot, pre-

mier délégué français, celui-ci fit observer que les conclusions de la Commission n'engageraient en rien les divers gouvernements représentés, et que cette considération devait encourager les membres à suggérer tous « les moyens pratiques de maintenir toujours ouverte la voie internationale que le monde doit au persévérant génie de M. F. de Lesseps et à la Compagnie de Suez ». Puis il proposa de renvoyer à une sous-commission l'examen des projets de traité soumis par les Gouvernements français et anglais, ainsi que le soin de rédiger un projet définitif, sur lequel la Commission statuerait en séance plénière.

Le projet d'acte conventionnel déposé par le Gouvernement anglais (1) était la paraphrase de la dépêche de lord Granville en date du 3 janvier 1883. Le projet français (2) contenait, au contraire, une clause dont nous avons noté l'absence, en analysant la susdite circulaire. « Article 4. Une Commission, composée de délégués des puissances signataires de la Déclaration de Londres du 17 mars 1885, assistés des commandants des stationnaires de ces mêmes puissances, auxquels se réuniront un délégué du Gouvernement ottoman et un délégué du Gouvernement égyptien, sera chargée du service de la protection du Canal. Elle s'entendra avec la Compagnie de Suez pour assurer l'observation des règlements de navigation et de police. Elle surveillera d'une manière générale l'application des clauses du présent traité et saisira les puissances des propositions qu'elle jugera propres à en assurer l'exécution. »

L'innovation fondamentale du projet français, c'est donc cette Commission internationale, investie d'un pouvoir de police et de contrôle. Au contraire, que prévoit le projet anglais, comme mesure de surveillance ? « Article 8. S. A. le Khédive d'Égypte prendra toutes les mesures nécessaires, dans la limite de ses ressources, pour faire observer, s'il y a lieu, les conditions imposées par le présent acte aux navires de guerre faisant usage du Canal. » C'est tout : le Khédive serait chargé de faire respecter la neutralité du Canal par la

(1) V. Annexes. N° 1.
(2) V. Annexes. N° 2.

Russie ou la France, voire même par l'Angleterre. L'insuffisance de cette stipulation ne peut échapper aux personnes de bonne foi. Le projet français était seul susceptible d'une portée pratique, tout en réservant expressément les droits du Khédive pour prendre toutes les mesures qu'il jugerait nécessaires, soit à la défense de son pays, soit au respect du traité en question.

Dès les premières séances de la sous-commission, l'antagonisme éclate entre la politique de l'Angleterre, qui veut s'en tenir à une déclaration platonique de principes, et celle de la France, désireuse de mettre les actes en accord avec les paroles et d'aboutir à un résultat pratique. Sir Julian Pauncefote commença par vouloir faire écarter le projet français, comme base de la discussion, sous prétexte qu'il n'était pas conforme à la circulaire du 3 janvier 1883, désignée dans la Déclaration du 17 mars 1885, comme le texte initial des négociations. « Le projet anglais, dit-il, calqué sur la circulaire de lord Granville, est fondé sur le principe de la non-intervention des puissances à l'égard de la puissance territoriale. Le projet français, au contraire, repose sur le principe d'intervention : il renferme les expressions de « garantie internationale », prévoit l'établissement d'une Commission internationale et autorise la présence de stationnaires aux embouchures du Canal. » Grâce à l'appui des délégués de Russie et d'Allemagne, M. Barrère, délégué français et président de la sous-commission, eut cependant gain de cause et fit décider que le projet français servirait de base à la négociation, concurremment avec le projet anglais.

Pendant les seize séances que la sous-commission consacra à la discussion et à l'adoption d'un projet de traité en dix-sept articles, aucune des puissances représentées n'abandonna la position dont elle avait fait choix au début : l'Angleterre, obstinée dans sa politique personnelle, s'efforçant de limiter l'œuvre de la Commission à une déclaration de principes dénués de valeur effective ; la France, attachant la plus grande importance aux moyens d'exécution, aux mesures propres à faire passer la théorie dans les faits ; la Russie, adversaire déclarée de la politique anglaise, soutenant la France dans sa lutte



contre celle-ci ; les autres puissances se ralliant le plus souvent à l'avis des deux précédentes, l'Allemagne avec un empressement marqué, l'Italie avec une sympathie secrète pour la Grande-Bretagne ; *la Turquie se montrant avant tout soucieuse de réserver ses droits de souveraineté.* La susceptibilité du délégué anglais lui défend, par exemple, d'adhérer au passage suivant du préambule : « Les hautes parties contractantes s'engagent à *faire ce qui dépendra d'elles pour assurer le respect* de la liberté du passage par le Canal. » Le délégué russe déclare, au contraire, que la solution du problème réside dans une juste conciliation des *moyens propres à atteindre le but,* avec les principes de droit international posés dans la dépêche de lord Granville. Voilà donc, dès le début, les positions bien nettement déterminées.

*
* *

Le projet français étendait au canal d'eau douce les garanties proposées en faveur du Canal maritime de Suez. « Le canal d'eau douce se rattachant étroitement au Canal maritime, dit M. Barrère, l'un ne peut exister sans l'autre, en raison des conditions physiques de la contrée que traversent ces voies d'eau. Obstruer, interrompre le canal d'eau douce qui est nécessaire à l'existence du nombreux personnel de la Compagnie de Suez, ce serait porter la plus grave atteinte à la liberté de passage. Il est donc urgent que les puissances étendent au canal d'eau douce et à ses dérivations la même protection qu'elles sont disposées à accorder à la grande voie maritime. » Selon son habitude, sir Julian Pauncefote opposa à la rédaction proposée par M. Barrère une rédaction plus vague, d'où il avait fait disparaître le terme d' « inviolabilité », dont s'était servi le délégué français. Il ne pouvait, disait-il, laisser étendre la neutralisation au canal d'eau douce, ni donner au terme « d'inviolabilité » un sens plus large que celui de conservation. Pour lui, en dehors du Canal maritime, la Commission n'avait le pouvoir de proclamer la neutralité d'aucune portion du territoire égyptien, et il n'était pas admissible de neutraliser « un fil au cœur de l'Égypte ». Cependant, MM. Ferdinand et Charles de Lesseps que, sur la proposition du délégué allemand, la Commission

avait appelés à donner leur avis, jugeaient les deux rédactions également satisfaisantes et tenaient surtout à ce fait, que le canal d'eau douce fût mentionné dans le traité. « Il est heureux, disait M. F. de Lesseps, que la Commission garantisse et le Canal, en confirmant la liberté du passage, et la subsistance du personnel de la Compagnie et des équipages traversant l'Isthme, en liant la question du canal d'eau douce à la question principale. » La Commission adopta donc une rédaction transactionnelle, dans laquelle les puissances prenaient acte des engagements du Khédive envers la Compagnie de Suez, s'engageaient elles-mêmes à ne porter aucune atteinte à la sécurité du canal d'eau douce, sans proclamer son inviolabilité. Sur la proposition du délégué allemand, la même garantie fut étendue aux « matériel, établissements, constructions et travaux du Canal maritime et du canal d'eau douce ».

Je passe rapidement sur la discussion des articles consacrés à l'interdiction d'élever aucune fortification sur les points commandant ou menaçant le Canal et de les occuper militairement ; sur la liberté du transit des navires de guerre, même en temps de guerre, et sur l'interdiction de se livrer à aucun acte d'hostilité, d'embarquer ni de débarquer des troupes, des munitions et du matériel de guerre ; sur l'assimilation des prises aux navires de guerre, en ce qui concerne leur transit par le Canal. J'extrairai seulement de ces savantes discussions de droit international quelques déclarations, de nature à nous éclairer sur les intentions de certaines puissances. Sir Julian Pauncefote, par exemple, se montra soucieux d'exclure de la rédaction, soumise à ses collègues, l'acte d'occuper militairement un point commandant ou menaçant le Canal. M. de Derenthall, délégué allemand, fait preuve de préoccupations tout opposées : il s'étonne qu'aucun de ses collègues n'ait soulevé la question de la neutralisation de l'Égypte ; si la recherche des moyens propres à mettre le Canal à l'abri de toute atteinte comporte la neutralisation de certaines parties du territoire égyptien, la Commission ne doit, selon lui, nullement reculer devant cette éventualité. M. Barrère tient un langage plus modéré, dans l'intérêt même des propositions qu'il veut faire adopter.

Le projet français ne cherche en aucune manière, dit-il, à préjuger la question de neutralisation de l'Égypte et n'a nullement pour but de faciliter une ingérence dans les affaires du pays. Mais on ne saurait admettre que la Commission s'interdise d'accomplir son mandat, en négligeant de prescrire des mesures indispensables à la sécurité du libre passage.

C'est sur les articles relatifs aux moyens d'assurer l'exécution des engagements, pris par les puissances, que s'engagea la véritable bataille. La France avait proposé d'interdire aux puissances de maintenir des vaisseaux de guerre dans les eaux du Canal, mais de leur accorder la faculté de faire stationner aux embouchures des bâtiments légers, au nombre de deux pour chaque puissance. Sir Julian Pauncefote vit dans cet article une atteinte aux droits de la puissance territoriale. L'Égypte seule devait prendre les mesures nécessaires à la liberté du transit, devait être investie des droits de police. M. Barrère lui fit observer que l'article en discussion offrait au contraire une garantie de plus au Sultan et à l'Égypte, puisqu'il mettait un terme à la faculté, alors existante, d'entretenir à Port-Saïd et à Suez un nombre illimité de vaisseaux de guerre. En réponse à cette objection, le délégué anglais proposa une interdiction de séjour absolue des navires de guerre dans les ports du Canal. Mais les délégués de toutes les autres puissances, s'étant prononcés en faveur de l'article proposé par M. Barrère, sir Julian Pauncefote se contenta de réserver l'approbation de son Gouvernement. La France présentait ensuite un article réservant les dispositions que le Gouvernement égyptien jugerait nécessaires à sa propre défense et au respect du présent traité, et l'obligeant, dans le cas où il ne disposerait pas de moyens suffisants, à réclamer l'assistance de la Sublime-Porte et des puissances signataires. Cette fois, ce fut l'opposition du délégué ottoman que rencontra cet article. Husny-Pacha proposa d'accorder à la Turquie le droit d'assurer la défense de l'Égypte et de transporter à elle le recours imposé au Khédive, en cas d'impuissance. Son idée, selon l'expression de sir Charles Rivers Wilson, était d'écarter jusqu'au nom du Gouvernement égyptien. En présence de sa réclamation, la Commission

prit le parti de mentionner concurremment, dans la rédaction de l'article, les noms du Sultan et du Khédive. Quant à la partie de l'article consacrée à l'intervention des puissances sur l'appel de l'Égypte, elle fut renvoyée au moment où l'on discuterait la question de surveillance.

*
* *

Dans la onzième séance de la sous-commission vint en discussion l'article du projet français qui prévoyait la réunion d'une Commission internationale permanente, pour veiller à l'exécution du traité. La discussion fut trop longue pour que je rende compte des discours de chaque délégué : je crois préférable de résumer l'argumentation des deux partis en présence. Qu'il suffise donc de savoir que les délégués de France, de Russie, d'Allemagne et d'Autriche-Hongrie sont les partisans déclarés et énergiques de l'institution proposée; que celui de Turquie, après avoir montré quelque hésitation, se rallie à leur opinion; que ceux d'Angleterre sont les adversaires obstinés de la proposition française. On verra que l'Italie prit position entre les deux et soumit à la Commission, des rédactions transactionnelles.

Voici d'abord l'argumentation des partisans d'une Commission internationale permanente. Le régime dont la sous-commission a jeté les bases, pour le Canal de Suez, serait une vaine parade, et celle-ci frapperait d'avance son œuvre d'impuissance et de stérilité, si elle se contentait de proclamer des principes, sans se préoccuper des moyens de les faire prévaloir. Le mandat de faire observer les conditions imposées aux navires des puissances revient bien à l'autorité territoriale; mais il convient de remettre aux parties contractantes elles-mêmes une surveillance suprême, offrant toutes les garanties mutuelles et pouvant seule donner au Gouvernement égyptien l'autorité qui lui est indispensable pour exécuter son mandat. Il est inadmissible que la seule puissance territoriale tienne entre ses mains le sort du commerce du monde. Il existe une différence essentielle entre l'exécution du traité et la surveillance de cette exécution. Confier cette surveillance à une Commission internationale permanente n'est pas s'écarter de l'esprit de la circulaire de lord Granville.

Cette précaution n'est pas d'ailleurs sans précédent. La Commission européenne du Danube peut servir d'exemple et de modèle à l'institution d'une Commission sur un autre point, où les intérêts commerciaux de toutes les puissances se trouvent aussi en jeu. Il existe entre ces deux cas une analogie frappante. Ce qui est légitime sur les bords du Danube ne le serait-il pas sur les rives du Canal de Suez, et puisque la puissance territoriale s'est trouvée, pendant plus de vingt ans, être la même à Suez et aux embouchures du Danube, ne peut-on lui demander, si elle s'est jamais repentie du fonctionnement de la Commission européenne?

La Compagnie universelle du Canal de Suez, Société par actions créée sur l'initiative d'un seul homme, s'est trouvée, en 1882, dans l'impossibilité de faire respecter la neutralité, qui lui a été imposée par l'acte de concession du Khédive, sanctionné par un firman du Sultan. Les puissances, l'Angleterre la première, ont signalé l'étrangeté de cette intervention, parfaitement légitime, de la direction et des employés d'une Société privée dans un conflit international. Refuseront-elles de consentir au moyen d'empêcher que cette intervention se reproduise, en lui enlevant sa raison d'être? Toutes les puissances reconnaissent le caractère universel, international du Canal de Suez : mais ce caractère ne sera établi en fait, que lorsque l'exécution du règlement édicté pour le libre usage du Canal sera garantie par l'intervention régulière et permanente de toutes les puissances signataires. Dans l'état actuel des choses, la Compagnie de Suez devrait, en cas de besoin, faire appel à la police égyptienne pour l'exécution de ses règlements : c'est-à-dire qu'elle ne pourrait compter au fond que sur l'ascendant moral de son président et sur le sien. Mais cet ascendant sera-t-il toujours suffisant, surtout vis-à-vis de navires de guerre, et si la Compagnie en était réduite à recourir à la police locale, serait-il de la dignité d'une grande puissance de soumettre ses forces navales à l'autorité d'un moudir de Kantara ou d'Ismaïlia?

On fait observer qu'aucune difficulté pratique ne s'est élevée depuis l'ouverture du Canal et que les règlements de la Compagnie ont toujours été observés. Mais suffit-il de s'en référer au passé, quand il

s'agit de consacrer un grand principe pour un nombre indéfini d'années? « Nul n'ignore, dit le délégué allemand, qui présente cet argument, qu'un important mouvement colonial entraîne en ce moment les États de l'Europe : la France a créé un empire en Indo-Chine, l'Allemagne fonde des colonies au delà de la Mer Rouge, l'Italie est entrée dans la même voie, et c'est par suite de ce mouvement que l'importance du Canal a doublé dans les dernières années. Elle pourrait facilement tripler dans une période prochaine. Est-on bien sûr, dans ces conditions, que les garanties qui ont suffi jusqu'ici suffiront également à l'avenir? » Telles sont les raisons pour lesquelles l'institution d'une Commission internationale permanente paraît non seulement utile, mais nécessaire.

L'argumentation des délégués anglais, seuls adversaires déclarés de la proposition française, est beaucoup plus pauvre. Ils contestent toute analogie entre le cas de la navigation du Danube et celui du Canal de Suez, et refusent, par suite, de s'autoriser de ce qui a été fait dans le premier cas, pour agir de même dans le second. Le Canal s'étend sur le territoire d'un seul État, appartient à une Compagnie privée, qui tient ses droits de la puissance territoriale, a exécuté tous les travaux du Canal à ses propres frais, et en assure la navigation au moyen de ses propres règlements. Sous ces divers rapports, il n'y a aucune différence entre la Compagnie du Canal et une Compagnie de chemin de fer traversant l'Égypte.

Les délégués anglais repoussent également l'assimilation du Canal de Suez à un détroit. « Si l'on suppose, avait dit le délégué autrichien, ce qui est presque certain, que les eaux de la mer ont autrefois recouvert l'Isthme de Suez, on se trouve précisément en présence d'un ancien détroit. » Il n'y a pas d'assimilation possible, répondent les Anglais, entre un détroit naturel et un passage artificiel, créé par l'industrie humaine sur le territoire d'une puissance indépendante. Une pareille voie ne saurait être grevée d'une servitude internationale de passage. La servitude conventionnelle qu'on juge à propos de stipuler en faveur du Canal de Suez montre bien qu'il ne rentre pas dans la catégorie des détroits.

D'ailleurs, aucune difficulté ne s'est élevée depuis l'ouverture du Canal, ni avec les navires de commerce, ni avec les navires de guerre; et si la Grande-Bretagne, dont le commerce représente environ 80 pour 100 du transit du Canal, ne demande pas d'autre garantie, c'est que les garanties actuelles lui paraissent amplement suffisantes. Quant à l'argument tiré du caractère privé de la Compagnie, voici ce qu'objectent les délégués anglais. « Il ne faut pas oublier que l'illustre fondateur du Canal a créé, à côté de son œuvre, une des plus puissantes administrations qui existent en Europe. Cette Compagnie, au point de vue de ses ressources, de son influence, de son personnel, de la grandeur et de la solidité de son organisation, du succès de ses opérations, se refuse à tout parallèle. » Quelle nécessité y a-t-il de surveiller une pareille institution? Telles sont les raisons invoquées par sir Julian Pauncefote et sir Charles Rivers Wilson pour se renfermer dans les termes de la circulaire Granville.

Dans de telles conditions, il était difficile à la sous-commission de se mettre d'accord sur un texte. Les délégués de l'Italie tentèrent la conciliation par une rédaction transactionnelle. Les représentants des puissances en Égypte devraient veiller à l'exécution du traité et signaler à leurs gouvernements toute infraction ou tout danger d'infraction qui pourrait se produire. En cas de guerre ou de troubles intérieurs, ils se réuniraient aussitôt sous la présidence d'un délégué de la Turquie, avec l'adjonction d'un délégué égyptien, et afin de pourvoir à la protection du Canal et s'entendre avec la Compagnie de Suez, pour assurer l'observation des règlements. Les Anglais avaient eux-mêmes senti la nécessité de quelques concessions. Sir Julian Pauncefote avait commencé par déclarer qu'il était autorisé à adhérer à l'article relatif à l'appel, que le Gouvernement khédivial devait adresser à la Turquie et aux puissances, dans le cas où il serait impuissant à assurer l'exécution du traité, et aux mesures à prendre en commun par les puissances pour répondre à son appel. Après la proposition faite par le délégué italien, sir Julian fit un pas de plus : il reconnut qu'il y avait lieu, en cas de guerre, de donner aux agents des puissances en Égypte, non pas le droit de se réunir et de

délibérer, mais le mandat de veiller à l'exécution du traité et de signaler à leurs gouvernements toute infraction ou danger d'infraction. Ce fut le terme extrême de ses concessions. M. Barrère lui fit remarquer qu'en cédant sur le principe, il faisait voir le défaut de la cuirasse et se mettait apparemment dans son tort. Pour le moment, l'Angleterre ne voulait pas dépasser ce terme.

La sous-commission consacra donc ses dernières séances à déterminer les conditions dans lesquelles le Gouvernement égyptien procéderait à l'exécution du traité. Elle arrêta aussi les termes d'un article interdisant aux puissances contractantes de s'assurer des avantages territoriaux, commerciaux ou des privilèges, pouvant leur donner une situation privilégiée par rapport à la liberté du passage. Puis, le 19 mai 1885, la sous-commission présenta un projet de traité en dix-sept articles (1), dans lequel figuraient les trois rédactions, française, anglaise et italienne, relativement au point sur lequel on n'avait pu se mettre d'accord. Le projet de traité était accompagné d'un rapport, dans lequel M. Barrère résumait les travaux de la sous-commission et rendait compte de la divergence d'opinions qui s'était manifestée, quant à la surveillance de l'exécution du traité.

*
* *

La Commission plénière tint six séances. Son président, M. Billot, devait avoir quelques doutes sur le résultat pratique de ses délibérations, puisqu'il s'efforçait de prouver, en ouvrant les séances, que la Commission aurait une utilité, alors même qu'elle n'aboutirait pas à un accord absolu. « S'il restait un point où les divergences se fussent maintenues, disait-il, les débats de la Commission établiraient sans doute que la difficulté est en dehors du sujet et en dehors de la compétence des délégués ; qu'elle est plus haut et plus loin, qu'elle tient à la condition même de l'Égypte. Ils démontreraient ainsi que la liberté du Canal de Suez dépend d'une question de politique générale. » Toutefois, M. Billot exhortait ses collègues à se mettre d'ac-

(1) V. Annexes. N° 3.

cord, afin de ne pas donner au public le droit de rechercher « si les résolutions de tous les délégués ont été motivées exclusivement par des considérations tirées du sujet même des débats ». Il précisait encore sa pensée en disant : « La situation de fait qu'une puissance occupe actuellement par rapport à l'Égypte et au Canal de Suez, doit être écartée des débats. Il ne faut pas qu'on puisse supposer qu'elle ait été pour quelque chose dans l'attitude ou les réserves de certains des délégués. »

Ces excellents conseils restèrent sans influence sur l'attitude des délégués britanniques. On les vit demander que l'interdiction d'embarquer ou de débarquer des troupes, des munitions et du matériel de guerre fût réduite au seul temps de guerre, aux seuls navires des belligérants et au Canal proprement dit, non à ses ports d'accès. On les vit encore demander si les mots « par leurs propres forces », figurant dans l'article 12 du projet de traité, impliquaient que l'Égypte ne pourrait pas se servir d'alliés pour défendre la liberté du Canal. Par contre, sur l'institution d'une Commission internationale, le désir d'éviter la proposition française inspira, au Gouvernement anglais, une concession nouvelle. Il admit que les consuls généraux des puissances en Égypte pourraient se réunir sur la convocation de l'un d'entre eux. La proposition amendée de sir Julian Pauncefote se ramenait donc à ceci : non seulement les représentants des puissances en Égypte veilleront à l'exécution du traité et signaleront à leurs gouvernements toute infraction ou tout danger d'infraction ; mais, si un événement quelconque menace le libre passage du Canal, chacun des représentants pourra donner l'éveil à ses collègues, qui, après s'être concertés, soumettront à leurs gouvernements les mesures jugées opportunes. Il est à noter que l'article rédigé par sir Julian Pauncefote ne confère pas aux représentants le droit de prendre eux-mêmes les mesures de préservation. En face de cette proposition, les délégués italiens retirèrent leur amendement et se rallièrent à celui de leurs collègues anglais. La majorité de la Commission, consultée par M. Billot, se prononça pour l'adoption de la rédaction française. On convint donc de maintenir les deux rédactions et de les présenter

toutes deux aux puissances, tout en constatant que la divergence s'était beaucoup amoindrie.

Le grand intérêt des séances de la Commission plénière résulte pour nous d'une discussion très approfondie sur la neutralisation de la Mer Rouge, ou d'une partie de la Mer Rouge. Cette motion émana du délégué russe, M. Hitrovo. « Un simple coup d'œil sur la carte, dit M. Hitrovo, permet de s'assurer que, si du côté de la Méditerranée le Canal aboutit à la haute mer, il n'en est pas de même du côté de Suez ; une mer étroite forme au sud du Canal la continuation naturelle du passage artificiel. C'est une espèce de chenal qui, d'abord très étroit, va s'élargissant vers le sud pour se rétrécir de nouveau. La largeur totale de la Mer Rouge est encore considérablement diminuée par de nombreux bas-fonds et des bancs de corail, qui rendent la navigation le long des côtes très difficile et très dangereuse. Si, du côté du nord, les approches du Canal sont plus ou moins à l'abri d'un blocus, en vertu même de la configuration géographique, il n'en est pas de même du côté Sud. Le régime établi par la sous-commission, si rien n'est stipulé au sujet des eaux de la Mer Rouge, ne met nullement le Canal à l'abri d'un blocus de ce côté, blocus qui, à tout moment, peut être effectué avec la plus grande facilité. Les approches réelles du Canal, du côté Sud, doivent être recherchées bien au delà de Suez. » Selon le délégué de Russie, le régime établi par la sous-commission garantissait tout au plus le commerce de l'Europe avec les côtes de la Mer Rouge. Or, ce dont il s'agissait d'assurer en tout temps la liberté, ce ne pouvait être que « le commerce et les communications universelles et transocéaniques qui s'effectuent à travers le Canal de Suez, en mettant en contact direct la Méditerranée avec l'Océan Indien, en reliant quatre continents entre eux, en mettant en rapport les États d'Europe avec leurs colonies, leurs possessions et leurs établissements commerciaux de l'Extrême-Sud et de l'Extrême-Orient ». Par rapport à ce commerce, le traité soumis à la Commission ne devait être, selon M. Hitrovo, qu'une fiction sans aucune application pratique. Enfin, la Turquie se soumettant aux mêmes engagements que les autres puissances, par

rapport au Canal de Suez, pouvait-on admettre que les territoires ottomans riverains de la Mer Rouge restassent exposés aux attaques de vaisseaux de guerre, qui eussent franchi le Canal sans qu'elle eût pu les en empêcher ?

La motion du délégué russe rencontra l'opposition des délégués d'Italie et d'Angleterre. Pouvait-on songer, objecta le délégué italien, à neutraliser les 2 600 kilomètres, que représente la longueur de la Mer Rouge? Or, c'est à cela que conduit l'idée émise par M. Hitrovo, car, si on laisse entre les eaux territoriales des deux côtes une surface ouverte aux actes d'hostilité, l'accès du Canal n'en est pas mieux garanti. Et encore, la Mer Rouge fût-elle déclarée neutre, ne faudrait-il pas en outre neutraliser le golfe d'Aden et Perim? Sir Julian Pauncefote s'associa aux paroles de son collègue d'Italie, en ajoutant que la question soumise à la Commission excédait ses pouvoirs. C'est cette considération qui empêcha les délégués français et allemand de soutenir leur collègue de Russie, comme ils l'eussent souhaité. Tout ce que put faire M. Billot fut de laisser prendre à la discussion toute l'ampleur possible et de le mentionner dans les protocoles. Mais un texte relatif à ce sujet ne put être soumis à la Commission. Celle-ci présenta donc aux puissances un projet de traité (1), comprenant les deux rédactions, sur la question où l'accord n'avait pu se produire. Il serait plus juste de dire qu'elle présenta deux traités, car les délégués anglais avaient jugé à propos de déposer le texte intégral du traité qu'ils étaient prêts à accepter. Ils avaient cru devoir accompagner ce dépôt de la réserve suivante, qui en restreignait encore la portée. « Les délégués de la Grande-Bretagne, en présentant ce texte de traité comme le régime définitif destiné à garantir le libre usage du Canal de Suez, pensent qu'il est de leur devoir de formuler une réserve générale quant à l'application de ses dispositions, en tant qu'elles ne seraient pas compatibles avec la situation transitoire et exceptionnelle, où se trouve actuellement l'Égypte, et qu'elles pourraient entraver la liberté d'action de leur

(1) V. Annexes. N° 4.

gouvernement, pendant l'occupation de l'Égypte, par les forces de S. M. Britannique (1). » Après avoir constaté la divergence d'opinions qui les séparait, il ne restait plus aux membres de la Commission qu'à se disperser, en la masquant le mieux possible sous les phrases de remerciements et de congratulations : c'est ce qu'ils firent.

* * *

M. de Freycinet avait remplacé au ministère des Affaires étrangères M. J. Ferry, tombé du pouvoir, le jour même où il avait ouvert les séances de la Commission internationale. Le ministre adressa, le 22 juin 1885, à nos représentants à Londres, Berlin, Vienne, Pétersbourg, Rome (Quirinal), Madrid et La Haye, une circulaire les invitant à appeler l'attention des gouvernements auprès desquels ils étaient accrédités, sur les moyens d'arriver à un accord définitif. Ces gouvernements furent d'avis de laisser au ministère Salisbury, qui venait d'arriver au pouvoir en Angleterre, le temps d'étudier la question, et le marquis de Salisbury lui-même demanda d'ajourner les négociations jusqu'après les élections anglaises (novembre 1885).

A partir de ce moment, le Gouvernement anglais, autant par mauvaise volonté que par suite des circonstances, ne cessa d'ajourner sa réponse aux propositions que lui soumit le Gouvernement français. Les autres puissances avaient invité la France et l'Angleterre à s'entendre préalablement sur une formule qu'elles leur présenteraient ensuite. A la première invite de M. de Freycinet à entrer en pourparlers avec lui, lord Salisbury répondit que le moment ne lui semblait pas opportun et, en effet, il fut presque aussitôt renversé du pouvoir. Lord Rosebery, ministre des Affaires étrangères dans le cabinet Gladstone, commença par répondre de la même manière à une note de M. Waddington sur la question de Suez. Mais M. de Freycinet insista en termes très énergiques. Des bruits inquiétants circulaient alors sur les intentions de l'Angleterre à l'égard de l'Égypte : notre ambassadeur à Londres fut chargé de déclarer que le Gouver-

(1) V. Annexes. N° 5.

nement français considérerait le refus d'entrer en négociations sur Suez comme un aveu de ces intentions, et qu'au surplus il ne consentirait jamais à l'absorption de l'Égypte par une puissance quelconque. Les deux puissances avaient le devoir d'établir la formule transactionnelle, que l'Europe leur avait donné mission de lui soumettre. Était-il digne de l'Angleterre de bénéficier de l'accord intervenu sur la situation financière de l'Égypte, qui l'intéressait personnellement, et de laisser en suspens la question de la libre navigation du Canal de Suez, qui intéresse le monde entier? En mars 1886, lor Lyonsd fut enfin chargé de demander à M. de Freycinet un projet de traité, sur lequel lord Rosebery ferait ses observations. La rédaction que lui remit notre ministre tenait compte de l'opposition des Anglais sur les points suivants : l'interdiction de tout acte d'hostilité concernera, non plus les eaux territoriales de l'Égypte, mais le Canal et ses approches, les ports d'accès et les eaux territoriales, aux deux extrémités du Canal ; — la surveillance de l'exécution du traité sera confiée aux représentants des puissances en Égypte, lesquels se réuniront, non seulement en cas de guerre ou de troubles intérieurs, mais en toute circonstance qui menacerait la sécurité ou le libre passage du Canal, saisiront directement le Gouvernement égyptien des mesures à prendre, et s'assembleront, en tout état de cause, une fois par an, pour constater la bonne exécution du traité ; — enfin c'est dans la région du Canal seulement que le Sultan et le Khédive ne pourront employer que leurs propres forces au maintien de l'ordre et à la défense du pays.

Le Gouvernement anglais répondit par le refus d'accepter la réunion annuelle des consuls généraux et d'enlever au Khédive le droit d'employer des forces alliées à la défense de l'Égypte, même dans la région du Canal. Dans un nouveau projet, en date du 20 juin 1886, M. de Freycinet maintint sa précédente rédaction sur la réunion annuelle des consuls, proposa de limiter plus explicitement, à la région du Canal, l'interdiction d'employer des forces alliées et céda complètement sur deux autres points : à savoir, la mention des « approches » du Canal, au nombre des lieux où seraient interdits les actes d'hosti-

lité, et l'extension au temps de paix de l'interdiction d'embarquer ni de débarquer des troupes ou du matériel. Ces deux dispositions disparurent donc du nouveau projet. Sur ces entrefaites lord Salisbury revint au pouvoir, et son secrétaire d'État aux Affaires étrangères, lord Iddesleigh, prétextant la longueur d'une négociation de cabinet à cabinet, demanda qu'un délégué français entrât en pourparlers avec un délégué anglais. Mais M. de Freycinet insista pour qu'il lui fût donné réponse. Le mémorandum du 22 octobre 1886 maintenait les refus du cabinet de Londres sur la réunion annuelle des consuls et sur l'extension aux ports d'accès du Canal des interdictions relatives aux actes de guerre, à l'embarquement et débarquement de troupes. L'Angleterre voulait pouvoir, le cas échéant, embarquer à destination des Indes ou d'Australie les troupes cantonnées en Égypte. Pour la troisième fois, M. de Freycinet modifia le texte de son article 9, et réduisit le rôle de la Commission consulaire à faire connaître au Gouvernement égyptien le danger qu'elle aurait reconnu, afin que celui-ci prît les mesures propres à assurer le libre usage du Canal. Cette fois, lord Iddesleigh se déclare souffrant et prétexte le besoin de passer quelques jours à la campagne. Enfin, le 4 mai 1887, il remet à M. Waddington un projet de convention reproduisant les dernières propositions de M. de Freycinet, mais avec cette adjonction : « La présente Convention ne sera opposable à aucune mesure qui serait nécessaire pour la défense de l'Égypte et la sécurité du Canal. »

Par qui ces mesures seront-elles prises? Qui sera juge de leur nécessité ? Telles sont les deux questions que M. Flourens, successeur de M. de Freycinet, au quai d'Orsay, se posa en recevant cette communication. A ces deux questions, lord Salisbury répondit : Le Khédive sera juge de la nécessité des mesures à prendre ; le Khédive les prendra avec ses propres forces ou celles de ses alliés. M. Flourens refusa absolument de reconnaître à des alliés innommés du Khédive le droit de défendre la neutralité du Canal de Suez. « Il n'y a pas en Europe, dit-il, une puissance directement intéressée à la liberté et à la neutralité du Canal qui consentirait à remettre, en toute circon-

stance, la défense de cet intérêt aux alliés éventuels que l'Égypte et la Porte pourraient se donner. » Si l'Angleterre tient à laisser au Khédive la pleine liberté de ses alliances, que l'on délimite, dans le voisinage du Canal, une région dans laquelle l'emploi des forces alliées sera interdit.

Ainsi que le remarquait M. Flourens, la question n'avait pas fait un pas, et M. Waddington en indiquait la vraie raison, dans un entretien avec lord Salisbury. « La difficulté, disait-il, est dans la défiance réciproque de la France et de l'Angleterre : chacun est persuadé que l'autre veut accaparer le Canal. Eh bien, en ce qui nous touche, ajoutait-il, je puis vous affirmer de la façon la plus positive, que tous ceux qui s'occupent chez nous des affaires d'Égypte désirent assurer la neutralité vraie du Canal. » A la proposition formulée par M. Flourens, de neutraliser la région du Canal sur terre, comme on l'avait fait sur mer, lord Salisbury répondit à son tour par une question. Il convenait que l'autorisation de recourir à des forces alliées pouvait passer pour inutile, tant que les dangers qui menaceraient le Canal seraient de ceux dont le Khédive ou le Sultan pourraient venir à bout. Mais si le Gouvernement français estimait que cette autorisation dût être refusée dans tous les cas, était-ce parce qu'il pensait que l'attaque d'une force supérieure à celle des souverains territoriaux ne pouvait provenir que d'une des puissances parties à la Convention, auquel cas la Convention tomberait d'elle-même et les parties reprendraient leur liberté d'action ? Dans sa réponse, M. Waddington précisa les trois cas, dans lesquels le libre usage du Canal pouvait être mis en péril : attaque des tribus voisines ; mouvement insurrectionnel analogue à celui d'Arabi ; guerre maritime entre deux des puissances signataires du traité, ou fait de l'une d'entre elles. La police ou l'armée égyptienne lui paraissaient suffisantes dans le premier cas ; une procédure dans le genre de celle que la France n'avait cessé de préconiser lui semblait indispensable dans le second ; pour le troisième cas, il ne lui paraissait pas nécessaire de s'en préoccuper, si les puissances étaient résolues à exécuter le traité de bonne foi ; si le traité ne devait pas être loyalement exécuté, il n'était plus qu'une feuille de papier sans

valeur, à laquelle il ne valait pas la peine de consacrer tant de soins.

On commençait à se demander en France s'il sortirait jamais de cet échange de vues quelque chose de définitif, lorsque, le 19 août 1887, lord Salisbury remit à M. Waddington une note qui marquait un progrès sérieux vers une entente. Le ministre de la Reine constatait que la réponse de l'ambassadeur avait, en somme, confirmé son interprétation : en cas d'attaque d'une des puissances signataires du traité contre l'Égypte, la Convention tomberait et aucune de ses stipulations ne serait plus opposable à l'emploi de forces alliées, pour la défense du Canal. Cela étant admis, lord Salisbury ne se refuserait plus à accepter la procédure suggérée par la France, dans le cas où des troubles intérieurs menaceraient la sécurité du Canal de Suez. Mais il persistait dans son opposition contre la neutralisation de la région terrestre avoisinant le Canal. En résumé, le Gouvernement anglais renonçait à maintenir le droit du Khédive et du Sultan d'invoquer l'assistance d'une tierce puissance, pour la protection du Canal ; il acceptait le principe de la surveillance collective des puissances, sur l'exécution du traité et la réunion annuelle d'une Commission, composée de leurs représentants. Les concessions diminuaient l'importance que le Gouvernement français attachait à la neutralisation des abords terrestres du Canal, et il y répondit en abandonnant cette idée. Lord Salisbury se mit donc d'accord avec M. Waddington d'abord, puis avec M. Flourens lui-même, au cours d'un séjour en France, sur le texte d'un article donnant aux représentants des puissances en Égypte, mission de veiller à l'exécution du traité, de se réunir sur la convocation de l'un d'entre eux en toute circonstance, qui menacerait la sécurité du Canal, de s'assembler en tout état de cause, une fois par an, pour constater le bon fonctionnement du traité, enfin de réclamer la suppression de tout ouvrage et la dispersion de tout rassemblement, susceptible de porter atteinte au libre passage du Canal. Le 21 octobre 1887, lord Salisbury fit remettre à M. Flourens le texte d'une Convention (1), dans laquelle

(1) V. Annexes. N° 6.

figurait cet article et d'où avaient disparu les quelques points sujets à contestation.

*
* *

La France et l'Angleterre décidèrent de communiquer aux puissances et à la Turquie le texte de l'accord intervenu entre elles. C'est ce que fit M. Flourens, les 10 et 12 novembre 1887, en chargeant nos ambassadeurs de remettre une note identique à tous les gouvernements représentés à la Conférence de Paris. Ces gouvernements acceptèrent tous la Convention en principe. La Hollande demanda seule des explications, très légitimes, sur la réserve que lord Salisbury avait cru devoir renouveler, quant à la liberté d'action du Gouvernement britannique pendant la période d'occupation. Les dispositions qui constituent le régime définitif du Canal de Suez, lui fut-il répondu, ne sont actuellement applicables qu'autant qu'elles sont compatibles avec l'état transitoire et exceptionnel de l'Égypte. Les Pays-Bas s'étant déclarés satisfaits de cette explication, il ne manquait plus que l'adhésion de la Porte pour que la Convention pût être mise en vigueur. M. Flourens se félicitait déjà de toucher au terme de ses efforts : « Il ne me paraît pas sans intérêt, écrivait-il à M. Waddington, de constater avec vous le résultat des efforts persévérants du Gouvernement de la République, en vue d'arriver à une rédaction satisfaisante pour tous et de résoudre ainsi une question laissée en suspens, au détriment des intérêts généraux, qui s'y trouvaient engagés. »

Un an devait encore s'écouler cependant avant que la Convention fût signée par toutes les puissances. C'est la Porte qui, pendant cet intervalle, ne cessa d'en retarder la signature, en élevant des objections et des prétentions nouvelles. Elle rouvrit la discussion le 12 janvier 1888, en demandant que la présidence de la Commission consulaire, chargée de veiller à l'exécution du traité, fût déférée à un délégué ottoman, et que les dispositions de ce traité ne puissent faire obstacle aux mesures que le Gouvernement turc se verrait dans la nécessité de prendre, pour protéger ses provinces riveraines de la

Mer Rouge. Les Gouvernements français et anglais répondirent qu'il n'était pas possible de suspendre, jusqu'à l'arrivée d'un délégué spécial de la Turquie, des réunions du corps diplomatique, provoquées par des événements imprévus. Ils consentirent pourtant à ce que les réunions annuelles des consuls généraux fussent tenues, sous la la présidence d'un délégué ottoman. Quant à l'exception que la Turquie voulait faire inscrire au traité, dans l'intérêt de la défense de ses provinces de la Mer Rouge, la France et l'Angleterre la repoussèrent formellement. Mais le Gouvernement turc ne se tint pas pour battu et protesta que la protection de l'Yemen et de l'Hedjaz, des villes saintes, était l'unique considération qui le fît insister sur ce point. Si une révolte éclatait dans l'une de ces deux provinces, pendant que la Turquie serait en guerre avec un autre État, les stipulations de la Convention susciteraient au Gouvernement ottoman de grandes difficultés pour venir au secours de son propre territoire. Devant cette explication, la France et l'Angleterre accordèrent à la Turquie la concession qu'elle demandait, et celle-ci accepta à son tour la trans action que ces deux puissances lui proposaient, sur la présidence des Commissions consulaires. Le 26 mai 1888, l'entente était définitivement établie entre la Porte d'une part, la France et l'Angleterre de l'autre.

Le 25 juin, les cabinets de Paris et de Londres adressèrent aux autres puissances une circulaire pour les inviter à ratifier la Convention. L'Italie réclama contre la présidence concédée de droit au délégué du Gouvernement turc, dans les réunions annuelles des consuls généraux. Mais elle vit les Gouvernements français et anglais en complet accord et n'insista pas. La Porte avait reçu satisfaction : ce fut pourtant elle qui retarda encore la signature de l'acte, ajournant son adhésion, sans faire connaître la raison de sa mauvaise volonté. Les ambassadeurs de France et d'Angleterre ne se lassaient pas d'inviter le Sultan à donner son autorisation. Enfin, le 24 octobre, Abdul-Hamid se décida à ratifier une délibération de ses ministres en vue de la signature pure et simple du traité, et, le 22 décembre 1888, fut signée à Constantinople, par les représentants de toutes les

puissances, la Convention internationale pour le libre usage du Canal de Suez (1).

*
* *

Décrivons maintenant à grands traits la situation internationale qui est faite au Canal de Suez par la Convention de Constantinople et cherchons à déterminer la valeur pratique de cette Convention. La situation juridique créée par l'acte international de 1888 est la neutralisation du Canal de Suez, en ce sens que le Canal est mis à l'abri des actes de guerre. En matière continentale, le mot neutralisation implique souvent l'interdiction du passage des troupes belligérantes sur le territoire neutralisé. En matière maritime, le mot neutralisation est susceptible d'une interprétation moins restrictive : il implique la faculté de passage accordée à ces mêmes troupes, à condition qu'elles s'abstiennent de tout acte d'hostilité. C'est ce principe qui fut appliqué au Canal de Suez et c'est dans ce seul sens qu'il peut être question de sa neutralisation.

Quel est le territoire neutralisé? Quelle est la sphère d'application de la Convention? Le territoire neutralisé est limité au Canal maritime seul. Quant au canal d'eau douce, les puissances prennent acte des engagements du Khédive envers la Compagnie de Suez, et s'engagent elles-mêmes à ne porter aucune atteinte au canal d'eau douce, ni à ses dérivations. Elles prennent le même engagement à l'égard des matériel, établissements, constructions et travaux du Canal maritime et du canal d'eau douce. Ainsi, entre la situation faite au Canal maritime d'une part, au canal d'eau douce et aux établissements de la Compagnie de l'autre, il y a cette grande différence que le premier est neutralisé, et que les seconds sont seulement protégés contre la destruction ou l'endommagement. Je ne reviens pas sur les divergences de vues qui se sont manifestées à ce sujet entre les puissances, la France proposant d'assimiler complètement le canal d'eau douce au Canal maritime, l'Angleterre s'y refusant péremptoire-

(1) V. Annexes. N°s 7-8-9.

ment, parce qu'il aurait fallu neutraliser une portion du territoire égyptien. Or, l'Angleterre se montra toujours nettement hostile à la neutralisation d'une partie du sol de l'Égypte, et nous avons encore constaté cette disposition, lorsque la France lui proposa de délimiter une région voisine du Canal, où l'emploi de forces alliées serait interdit au Khédive. Quant au territoire maritime neutralisé, sa délimitation fut, on s'en souvient, très laborieuse : la Convention le réduit au Canal, à ses ports d'accès et à un rayon de 3 milles marins au delà de ces ports. C'est encore l'Angleterre qui s'était refusée à admettre le mot d' « approches maritimes du Canal », contenu dans le projet français, à neutraliser les eaux territoriales de l'Égypte entière, à garantir la neutralité de tout ou partie de la Mer Rouge.

Le territoire maritime neutralisé ne cesse pas de faire partie intégrante de l'Égypte. Bien que grevé d'une servitude internationale, le Canal de Suez n'en est pas moins territoire égyptien. Les droits du souverain territorial, c'est-à-dire ceux de S. A. le Khédive et de S. M. I. le Sultan, sont formellement réservés par le traité. Ces deux princes conservent le droit de prendre telles mesures qu'ils jugeront nécessaires, pour la défense de l'Égypte et le maintien de l'ordre public. La Convention introduit pourtant quelques restrictions à ce droit : ils doivent aviser des mesures qu'ils auront prises, les puissances signataires de la Déclaration de Londres ; ces mesures ne doivent pas faire obstacle au libre usage du Canal ; en ce qui concerne la protection du Canal, le Sultan et le Khédive doivent agir par leurs propres forces, et non au moyen de forces alliées. Les travaux préparatoires de la Convention indiquent que cette restriction ne doit être entendue que du Canal et que l'emploi de forces alliées reste permis, en ce qui concerne la défense du reste de l'Égypte. Enfin, c'est au Sultan et au Khédive qu'il appartient d'assurer l'exécution du traité et la protection du Canal. Dans le cas où il ne disposerait pas de forces suffisantes, le Gouvernement égyptien doit faire appel à la Sublime-Porte, qui se concertera avec les puissances signataires de la Déclaration de Londres.

Quels sont les droits et obligations des puissances? Leur premier

droit est le droit au libre transit de leurs navires de guerre et de commerce, en temps de paix comme en temps de guerre. Les prises maritimes sont soumises au même régime que les navires belligérants, c'est-à-dire que leur transit est admis. Le second droit des puissances est le droit au traitement égal. En vertu d'une clause de désintéressement que j'ai signalée, aucune d'elles ne doit rechercher d'avantages commerciaux ou territoriaux dans les arrangements internationaux, qui peuvent intervenir au sujet du Canal.

Leurs obligations constituent la partie la plus importante du traité. Les puissances conviennent de ne porter aucune atteinte au libre usage du Canal, en temps de guerre comme en temps de paix. En aucun cas, le Canal de Suez ne sera assujetti à l'exercice du droit de blocus, aussi bien du blocus pacifique que du blocus de guerre. On connaît déjà les engagements des puissances, à l'égard du Canal d'eau douce et des établissements de la Compagnie. Aucun droit de guerre, aucun acte d'hostilité, ni aucun acte ayant pour but d'entraver la libre navigation du Canal, ne devra être exercé dans les limites précédemment indiquées, c'est-à-dire dans le Canal, ses ports d'accès et un rayon de 3 milles marins au delà de ces ports. Il en sera ainsi, alors même que la Turquie serait au nombre des belligérants. Les navires de guerre des belligérants ne pourront se ravitailler et s'approvisionner que dans la mesure strictement nécessaire, devront transiter dans le plus bref délai possible, sans autres arrêts que ceux qui résulteraient des nécessités du service, et ne devront pas séjourner à Port-Saïd et à Suez plus de vingt-quatre heures, sauf le cas de relâche forcée. En application d'une règle bien connue de droit maritime, un intervalle de vingt-quatre heures devra toujours s'écouler entre la sortie de deux navires appartenant à des puissances ennemies. En temps de guerre, les belligérants ne devront embarquer ni débarquer ni troupes, ni munitions, ni matériel de guerre; exception est faite en cas d'un empêchement accidentel dans le Canal, pour des corps de troupes n'excédant pas 1000 hommes et pour le matériel correspondant. Enfin, il est interdit aux puissances, en tout temps, de faire séjourner des navires de guerre dans

le Canal, ni dans ses ports d'accès, à l'exception de stationnaires légers, qu'elles sont autorisées à entretenir à Port-Saïd et à Suez, au nombre maximum de deux par puissance. Encore cette faculté ne peut-elle être exercée par des puissances belligérantes. En résumé, parmi les dispositions des articles 1 à 8 de la Convention, les unes limitent la liberté d'action des puissances en temps de guerre, les autres leur interdisent certains actes en tout temps : les unes et les autres tendent vers le même but, qui est de permettre au Canal de rendre, en tout temps, à toutes les puissances, les services pour lesquels il a été créé, et de l'empêcher de rendre jamais à une ou plusieurs puissances des services d'ordre politique ou stratégique.

Il me reste à examiner la sanction donnée par la Convention à ses propres stipulations. J'ai montré que c'est sur ce point qu'a porté principalement le dissentiment de la France et de l'Angleterre. Tant de concessions ont été faites au Gouvernement anglais pour le décider à donner sa signature, tant de restrictions ont été admises au principe d'une surveillance internationale permanente, tant d'atténuations ont été apportées à l'institution primitive, que la Commission établie par l'article 8 du traité n'est plus qu'un souvenir, une application imparfaite et timide des idées soutenues par le Gouvernement français. Il n'est plus question de Commission permanente, surveillant l'exécution des clauses du traité, s'entendant avec la Compagnie de Suez pour assurer l'observation de ses règlements et saisissant les puissances des mesures propres à faire respecter les engagements des parties. Cet organe essentiel, dont dépendait la portée pratique de la Convention, est réduit aux proportions d'une réunion exceptionnelle des représentants des puissances au Caire, en toute circonstance qui menacerait la sécurité ou le libre passage du Canal. Le rôle de cette Commission, qui ne se réunit que sur la convocation de trois de ses membres, se borne à saisir le Gouvernement égyptien du danger qu'elle aura reconnu, afin que celui-ci avise lui-même aux moyens d'y parer. Prévenu par la Commission, le Khédive agit comme bon lui semble. Quant aux puissances, la Commission n'a pas le droit de les saisir ; à leur égard, les agents diplomatiques n'agissent plus clo-

lectivement, mais isolément. Pour éviter que cette clause de la Convention ne tombe dans un oubli absolu et qu'il n'y ait, en quelque sorte, prescription contre elle, la Commission se réunit en tout état de cause une fois par an, pour constater la bonne exécution du traité. Le dernier alinéa de l'article énumère quelques exemples de mesures dont elle doit réclamer l'exécution : la suppression de tout ouvrage ou la dispersion de tout rassemblement pouvant avoir pour but ou pour effet de porter atteinte à la liberté de la navigation.

Le défaut de surveillance et de sanction est donc la première des raisons qui diminuent la valeur pratique de la Convention. Les autres, qui ont été indiquées au cours de cet exposé, sont l'exclusion du canal d'eau douce des établissements de la Compagnie et des approches maritimes du Canal, de la neutralité garantie au Canal lui-même, le refus de neutraliser tout ou partie de la Mer Rouge, enfin la réserve exprimée par le Gouvernement anglais au sujet de la situation exceptionnelle de l'Égypte. Cette situation mérite de moins en moins les épithètes d'exceptionnelle et de transitoire, que lui ont appliquées sir Julian Pauncefote et lord Salisbury. Le temps ne fournit pas à l'Angleterre le titre qui lui manque pour que l'occupation de l'Égypte soit légale ; mais, en revanche, chaque jour lui apporte une bonne raison d'intérêt de ne pas évacuer ce pays. Le désaccord s'accuse entre les promesses d'hier et les actes d'aujourd'hui, mais l'avantage que l'Angleterre trouve à agir comme elle fait vaut bien une contradiction, même flagrante. Au moment même où se négociait cette Convention, un nouvel effort fut tenté pour obtenir de l'Angleterre l'évacuation de l'Égypte. M. de Freycinet et M. Flourens, en 1886-1887, rouvrirent les pourparlers à Londres et à Constantinople. Ils ne reçurent de lord Salisbury et de lord Iddesleigh que des protestations de désintéressement, des promesses indéfinies et, finalement, le refus de prendre aucun engagement immédiat ou seulement précis. De 1890 à 1893, MM. Ribot et Develle sondèrent les intentions de M. Gladstone, de lord Rosebery, et les trouvèrent encore moins disposés à céder que leurs prédécesseurs. La situation de fait est restée ce qu'elle était alors : elle a même empiré. L'intérêt politique

qui s'attache pour l'Angleterre à la conservation du Soudan égyptien augmente sa répugnance à retirer ses troupes d'Égypte. Le régime politique sous lequel les Gouvernements anglais et égyptien ont placé le Soudan par une Convention, nulle au point de vue du droit, mais que l'Europe a eu la faiblesse d'accepter sans mot dire, permet à l'Angleterre d'invoquer un titre pour maintenir ses troupes dans cette région, que le chemin de fer relie maintenant à la Basse-Égypte. La réserve de sir Julian Pauncefote et de lord Salisbury continue à régir la situation présente et à diminuer la portée pratique de la Convention de 1888.

Faut-il en conclure que la valeur légale de cette Convention, en tant qu'acte international, est atteinte par les imperfections que je viens de signaler? Tel n'est pas mon sentiment. L'insuffisance des moyens prévus pour forcer les parties contractantes au respect de leurs engagements ne diminue en rien la portée et le caractère de ces engagements. Fût-elle encore plus platonique, plus dépourvue de sanction, plus entourée de réserves, la Convention de 1888 conserverait la valeur d'un traité international, au respect duquel sont liés l'honneur et la bonne foi des puissances qui l'ont signé. L'État qui la violerait manquerait à sa parole, à la foi des traités, et autoriserait les autres parties contractantes à ne plus tenir compte des engagements qui pourraient les lier envers lui. C'est en cela que le résultat de la Commission de Paris et des négociations poursuivies, de 1885 à 1888, conserve une importance de premier ordre.

Au cas où l'Angleterre se déciderait un jour à tenir ses engagements, la neutralisation de l'Égypte apparaîtrait comme la solution la plus heureuse de la question égyptienne et le meilleur moyen d'éviter le retour de la situation dont nous souhaitons la fin. Ce serait en même temps le complément le plus utile du régime auquel la Convention de 1888 a soumis le Canal de Suez. C'est là une proposition que la crise de 1881-1882 a suggérée de bonne heure aux Gouvernements anglais et français, mais que la nécessité d'arriver à une entente sur la question de Suez les empêcha d'étudier à fond. « Nous espérons sans doute vivement que la liberté du

Canal sera complétée un jour par la neutralité de l'Égypte tout entière, écrivait M. Waddington à lord Salisbury le 21 juillet 1887 ; mais, pour le moment, nous ne poursuivons qu'un but restreint : celui de garantir la sécurité de la région du Canal. » Dans les négociations ouvertes à Londres et à Constantinople, en 1887, sur l'évacuation de l'Égypte, la neutralisation de ce pays fit l'objet d'un court échange de vues entre l'Angleterre, la France et la Turquie. Sir Henry Drummond-Wolff, haut commissaire anglais en Égypte, chargé de poursuivre avec la Porte le règlement de quelques questions relatives à ce pays, présenta la neutralisation comme le corollaire du retrait des troupes britanniques. Mais, d'accord en cela avec lord Salisbury et lord Iddesleigh, il entendait réserver à l'Angleterre le droit de faire rentrer ses troupes en Égypte, dans le cas de troubles intérieurs ou de dangers extérieurs, pendant une période donnée ou même indéfiniment. La négociation fut même poussée assez loin, puisque, en juin 1887, sir Henry Drummond Wolff arrêta avec le grand-vizir les termes d'une Convention, déclarant que l'Égypte, après le retrait des troupes britanniques, jouirait des avantages de la neutralité sur terre, et que les grandes puissances seraient invitées à signer un acte garantissant l'inviolabilité du territoire égyptien. Malheureusement, les conditions dans lesquelles la Convention anglo-turque du 22 juin 1887 prévoyait la réoccupation de l'Égypte par les troupes anglaises étaient tellement avantageuses à l'Angleterre, que la France refusa d'adhérer à cette Convention. Elle donna au contraire son adhésion à un second projet de Convention, qui contenait la même clause sur la neutralisation de l'Égypte et soumettait la rentrée des troupes anglaises à des conditions plus rigoureuses. Mais, cette fois, ce fut le Sultan qui ne voulut pas donner sa ratification, et sir Henry Drummond Wolff quitta Constantinople à la fin du mois de juillet 1887.

Malgré l'échec de ces négociations, la neutralisation de l'Égypte reste la solution logique, rationnelle de la question égyptienne, le complément et la garantie de la neutralité établie, au profit du Canal de Suez. On ne saurait trop regretter que la situation privilégiée,

prépondérante, d'une seule puissance en Égypte détruise en fait l'égalité que la Convention s'efforce de produire en droit, par rapport au Canal, entre toutes les puissances. Tant que l'Égypte pourra être accaparée par une puissance européenne, il n'y aura pas pour le Canal de sécurité complète, il n'y aura pas entre les signataires de la Convention cette confiance réciproque qui est la véritable garantie des engagements internationaux. Tant que l'Égypte sera ouverte aux rivalités et aux ambitions de tous les États, la politique égoïste de certains d'entre eux à son égard fera suspecter la sincérité de leurs intentions. L'intangibilité de l'Égypte est le seul moyen de lever ce doute qui peut, le cas échéant, engager une puissance à violer la neutralité du Canal, en s'autorisant de l'attitude suspecte de sa rivale. Renan a merveilleusement compris et défini les conditions particulières auxquelles la situation géographique de l'Égypte soumet sa destinée politique.


Cliché Braun, Clément et Cie.

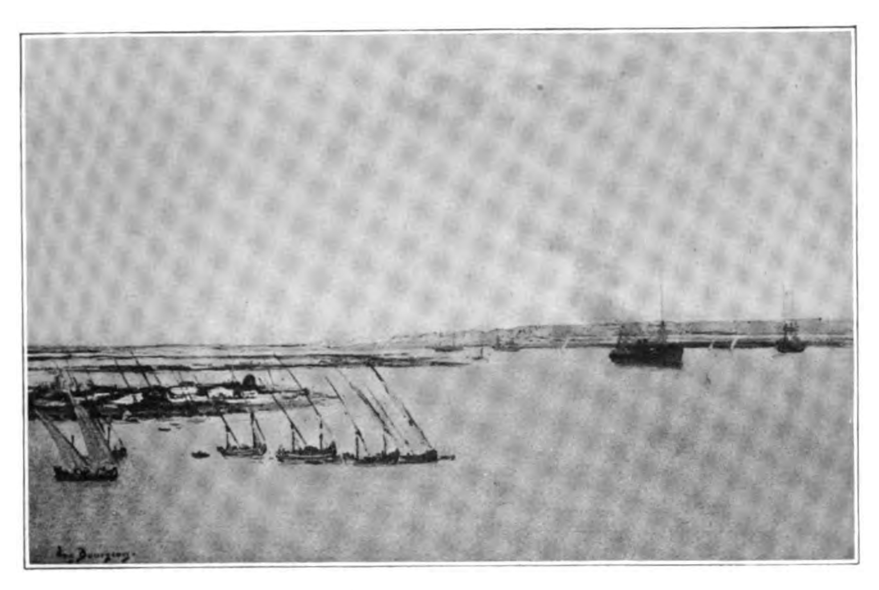
ERNEST RENAN,

D'après Bonnat.

« L'Égypte a une place exceptionnelle dans l'histoire du monde. Clef de l'Afrique intérieure par le Nil ; par son Isthme, gardienne du point le plus important de l'empire des mers, l'Égypte n'est pas une nation, c'est un enjeu, tantôt récompense d'une domination maritime légitimement conquise, tantôt châtiment d'une ambition qui n'a pas mesuré ses forces. Quand on a un rôle touchant aux intérêts généraux de l'humanité, on y est toujours sacrifié. Une terre qui importe à ce point au reste du monde ne saurait s'appartenir à elle-même ; elle est neutralisée au profit de l'humanité ; le principe national y est tué.... L'Égypte sera toujours gouvernée par l'ensemble des nations

civilisées. L'exploitation rationnelle et scientifique du monde tournera sans cesse vers cette étrange vallée ses regards curieux, avides ou attentifs. »





ENTRÉE DU CANAL A PORT-THEWFIK.

D'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Compagnie de Suez.

CHAPITRE XII

LE MEETING DE LONDRES
LA MORT DE FERDINAND DE LESSEPS

L'arrangement du 3 janvier 1876 entre F. de Lesseps et le colonel Stokes. — F. de Lesseps déclare à l'Assemblée générale que l'adhésion des puissances maritimes à cet arrangement a été officiellement annoncée. — Accord entre la Compagnie et le Gouvernement anglais réglant la détermination du tonnage servant de base aux perceptions. — Un nouveau modèle de certificat de tonnage. — La Compagnie décide d'activer la dépense des 30 millions destinés à l'amélioration du Canal. — F. de Lesseps et ses armateurs. — Les Anglais réclament contre les tarifs. — — Ils demandent que le Conseil d'administration de la Compagnie soit composé en majorité d'Anglais. — Constitution d'un Comité d'armateurs à Londres. — Projet de construction d'un second Canal. — Perplexités de la Compagnie. — F. de Lesseps envoie son fils Charles auprès du général Stokes, de sir Rivers Wilson et de M. Standen pour discuter avec eux un *modus vivendi*. — L'entente se fait. — Elle est soumise au Parlement anglais. — Discussion orageuse. — Lord Granville, M. Childers et M. Gladstone. — La résistance du Parlement. — Sir Rivers Wilson à Paris. — Lettre de F. de Lesseps à M. Gladstone. — Réponse de M. Gladstone. — Retrait de l'accord. — Agitation en Angleterre. — Sur le conseil du général Stokes et de sir Rivers Wilson, F. de Lesseps et son fils Charles vont en Angleterre. — F. de Lesseps, en présence de son impuissance et de l'état des choses, se soumet à une transaction. — Son échange de vues sur l'exploitation du Canal avec les armateurs anglais. — Dix Anglais figureront dans le Conseil d'administration. — La Compagnie aura une agence à Londres, où siégera un comité consultatif permanent de dix membres. — La taxe de pilotage est supprimée. — Autres dispositions. — Approbation du ministre des Affaires étrangères d'Angleterre, lord Granville. — Lettre de M. Pauncefote aux armateurs. — Le mécontentement dans les deux Assemblées générales de la Compagnie des 12 mars et 29 mai 1884. — La diplomatie française satisfaite. — Lettre de M. Waddington à F. de Lesseps. — L'opinion de M. Paul Leroy-Beaulieu. — Celle de M. Léon Say. — Ce qu'est réellement le programme de Londres. — Réunion de la Commission

consultative internationale. — Cette Commission demande la constitution d'une sous-commission pour se rendre compte sur les lieux. — Voyage de la sous-commission. — Elle décide l'élargissement du Canal, son approfondissement et quelques autres travaux. — Division des travaux. — Le creusement du canal d'eau douce est décidé. — La Compagnie emprunte 100 millions de francs. — Les recettes générales de la Compagnie depuis 1882. — Une dernière convention avec le Gouvernement égyptien. — Il rétrocède des terrains à la Compagnie. — Panama et F. de Lesseps. — Attitude anglaise. — La mort de F. de Lesseps. — M. Anatole France, M. Gréard et F. de Lesseps. — M. Jules Guichard. — Nubar-Pacha. — F. de Lesseps et le domaine de l'Ouâdy. — Les Bédouins. — Abd-El-Kader et les projets de F. de Lesseps. — Le prince Auguste d'Arenberg.

L'ARRANGEMENT signé à Ismaïlia par F. de Lesseps et le colonel Stokes, le 3 janvier 1876, avait pour titre : *Arrangement destiné à mettre fin aux différends entre les puissances maritimes et la Compagnie du Canal de Suez.* Ainsi qu'on l'a vu, il avait été approuvé par les actionnaires et ratifié par le Gouvernement de S. M. Britannique qui s'était chargé d'obtenir l'adhésion des puissances maritimes, et F. de Lesseps avait déclaré à l'Assemblée générale du 10 janvier 1877 que cette adhésion avait été *officiellement annoncée.*

De plus, un accord réglant, dans un grand esprit d'équité, *la détermination du tonnage servant de base aux perceptions* était intervenu et le Gouvernement anglais avait même dressé et fait adopter *un nouveau modèle de certificat de tonnage pour le Canal de Suez*, au moyen duquel toute contestation de principes était devenue fort difficile. Enfin, il avait été décidé que les 30 millions à dépenser pour améliorer la voie maritime et qui devaient l'être à raison de 1 million par an, le seraient beaucoup plus rapidement, afin de répondre au développement du trafic et de le favoriser.

Il semblait donc que tout avait été prévu, que la lune de miel devait continuer et qu'aucun nuage ne pouvait paraître à l'horizon. Mais F. de Lesseps avait oublié que, s'il avait réglé ses différends avec les puissances maritimes, il avait également affaire aux clients du Canal, c'est-à-dire aux armateurs dont les desiderata étaient de deux sortes, en apparence contradictoires, car ils visaient d'une part l'amélioration rapide du Canal, c'est-à-dire une augmentation de dépenses, et, d'autre part, des détaxes, c'est-à-dire une diminution de recettes. Le problème était d'autant plus difficile à résoudre que les armateurs étaient fort surexcités.

La victoire de Tell-El-Kebir, qui ne coûta pas beaucoup de sang versé, avait porté l'exaltation du peuple anglais à un degré extrême. D'un bout à l'autre de l'Angleterre, retentissait une immense clameur contre l'administration française du Canal de Suez et l'élévation des tarifs. On demandait que le Conseil d'administration fût en majorité composé d'Anglais, puisque l'Angleterre possédait la moitié des actions, et que sa marine représentait les sept ou huit dixièmes du trafic du Canal. Un comité, composé des armateurs anglais les plus considérables, fut constitué pour élaborer un vaste programme de réformes et les réaliser ; et si la Compagnie s'y refusait, on parlait de construire un second Canal, bien anglais celui-là, au mépris des droits exclusifs du créateur et des propriétaires du Canal existant.



M. CHARLES DE LESSEPS,
Vice-Président de la Compagnie de Suez.

A ce projet, la Compagnie pouvait opposer, il est vrai, le texte du firman de concession, qui lui attribuait un privilège exclusif pour la construction et l'exploitation, pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, du Canal de la Méditerranée à la Mer Rouge. Mais devant quelle juridiction aurait-elle à rappeler ce privilège ? Devant le Gouvernement égyptien, qui, à ce moment, était sous l'influence de l'Angleterre ? C'était courir une chance bien aléatoire. F. de Lesseps chargea son fils Charles de trouver un *modus vivendi* sauvegardant les intérêts de la Compagnie. Ceci se passait en janvier 1883.

Charles de Lesseps engagea l'affaire avec le lieutenant général sir John Stokes, sir Charles Rivers Wilson et M. Édouard Standen, représentants anglais dans le Conseil d'administration de la Compagnie. Il aboutit, au mois d'août 1883, à une entente qui fut acceptée

par le Gouvernement et devait être soumise au Parlement anglais. Au cours des négociations, bien des interpellations se produisirent, mais tous les membres du Cabinet, parmi lesquels lord Granville, ministre des Affaires étrangères ; M. Childers, chancelier de l'Échiquier, et l'honorable M. Gladstone, président du Conseil, déclarèrent aux Communes que le firman de 1854 concédait à M. de Lesseps un privilège exclusif.

« Définissez ce privilège », demanda un membre du Parlement.

M. Gladstone répondit : « Un pouvoir donné pour empêcher d'autres personnes de percer l'Isthme par un Canal », et il ajouta : « Nous pensons qu'il est de notre devoir de rendre justice, autant qu'il est en notre pouvoir, à cette grande Compagnie du Canal et à son éminent et énergique promoteur. Nous ne cachons pas et nous essayerons, si nous le pouvons, de faire savoir et sentir dans le monde anglais qu'ils ont des droits envers eux, non pas des droits au sacrifice d'un intérêt précieux, mais des droits au respect et à l'honneur, parce qu'ils ont conféré un grand bienfait à l'humanité, qu'ils l'ont conféré par des travaux immenses, au milieu de grands dangers et des difficultés incomparables, *et ces difficultés incomparables ont été malheureusement, en quelque sorte, dues à l'action fâcheuse de ce pays dans les temps passés*. Nous devons aussi, de notre part, désavouer toute communauté de sentiments avec ceux qui nous semblent affirmer une sorte de suprématie anglaise sur la voie maritime de l'Isthme ; et nous devons faire savoir que nous, au moins, nous ne participerons pas à ce qu'on emploie l'influence qui peut s'attacher, et justement s'attacher, à notre position temporaire et exceptionnelle en Égypte, en vue d'obtenir une violation ou une diminution d'aucun droit légitimement exercé. Et, en dernier lieu, tout en rappelant, et tout en pensant que l'on conserve présent à l'esprit que je parle pour nous-mêmes, et en ne cherchant à engager personne que nous-mêmes, je désire faire connaître que nous ne pouvons entreprendre de faire aucun acte incompatible avec l'aveu indubitable et sacré à nos yeux, que le Canal a été fait pour l'avantage de toutes les nations en général, et que les droits qui



M. GLADSTONE.

s'y rattachent sont des affaires d'un intérêt commun à toute l'Europe. »

Il était difficile de tenir un langage plus noble, plus loyal, plus correct et plus élevé. Cependant le déchaînement de l'opinion publique contre un acte consolidant la Compagnie française par un traité passé sans l'intervention des classes maritimes et commerciales fut tel que le premier ministre, M. Gladstone, dut, sous peine d'être renversé, abandonner son projet et renoncer à en aborder la discussion.

Sir Rivers Wilson vint même à Paris pour fournir des explications à F. de Lesseps qui, jouant toujours cartes sur table, écrivit à M. Gladstone une lettre que je tiens à donner *in extenso*, parce qu'elle pose nettement la question et indique les grandes lignes du fameux accord qui avait avorté, malgré le bon vouloir indiscutable du Gouvernement anglais.

Paris, le 20 juillet 1883.

Mon cher et honorable ami,

Vous savez avec quelle cordiale loyauté le Conseil d'administration de la Compagnie du Canal de Suez et les représentants du Gouvernement de la Reine dans le sein de ce Conseil n'ont cessé de se préoccuper jusqu'ici, dans les limites du droit, des intérêts légitimes des actionnaires de la Compagnie et des clients du Canal maritime universel.

Cet accord constant venait de se traduire par une entente écrite qui donnait à ce double intérêt les justifications que comportaient, d'une part, les obligations d'une Compagnie jouissant d'un monopole exclusif pour quatre-vingt-dix-neuf années, de tout creusement de Canal maritime dans l'Isthme égyptien, et, d'autre part, des armateurs, dont les flottes utilisent l'œuvre accomplie après tant de dépenses et d'efforts.

Cette entente étudiée et concertée avec les ministres de la Reine visait nos principales intentions communes en assurant, dans le plus bref délai, le creusement d'une voie maritime parallèle à la voie actuelle, et prévoyait les diminutions de taxes conformes aux promesses faites solennellement aux actionnaires et aux armateurs.

En France, l'opinion publique, oubliant le passé, a unanimement applaudi à cet accord; en Angleterre, il me semble qu'une partie de l'opinion publique, qui s'est peut-être prononcée hâtivement, n'a pas compris toute la portée de l'arrangement équitable intervenu; et il en est résulté entre les deux nations amies des discussions fâcheuses, susceptibles, je le crains, de nuire profondément, et pour longtemps, aux sentiments nécessaires de forte amitié qui unissaient les deux peuples.

Je serais désolé, personnellement, que l'œuvre de paix exécutée en Égypte par les capitaux français, dans l'intérêt des échanges universels, devînt un prétexte de discorde, et que l'Europe assistât au développement dans le Parlement d'Angleterre, et sous votre ministère libéral, d'une erreur d'appréciation fatale au droit.



Dans l'intérêt de la paix générale, dans l'intérêt de l'alliance franco-anglaise, indispensable à la civilisation du monde, je vous prie de ne pas vous considérer comme lié envers les armateurs et envers moi-même par les termes de l'accord que nous avons signé.

Notre Conseil d'administration tient des statuts de la Compagnie les pouvoirs suffisants pour décider le creusement d'une seconde voie maritime et pour arrêter les tarifs à percevoir, et nos actionnaires sont en situation de nous fournir les moyens de creuser le second Canal. En conséquence, tenez pour déclaré qu'alors que notre accord serait suspendu ou même retiré, le creusement du second Canal maritime sera immédiatement exécuté, et que toutes les diminutions de taxes prévues dans cet accord seront appliquées. Et nous continuerons en paix, sans trouble, comme jusqu'ici, avec les représentants du Gouvernement de la Reine dans le Conseil, à exploiter et à améliorer le Canal maritime, suivant les exigences d'une œuvre faite pour demeurer librement ouverte et facile aux flottes de toutes les nations, *sans exclusion ni faveur*, suivant les termes de notre concession.

Veuillez agréer, mon cher et honorable ami, l'expression de mes ssntiments affectueux et de ma haute estime.

FERDINAND DE LESSEPS.

Voici la réponse de M. Gladstone :

Londres, le 23 juillet 1883.

Mon cher monsieur de Lesseps,

J'ai l'honneur, en mon nom et au nom de mes collègues, de vous accuser réception de votre lettre du 20 courant. Je tiens à vous remercier de nous avoir informés en termes si francs et si amicaux que, en ce qui vous concerne, vous ne nous considérez en aucune façon comme tenus, dans les circonstances actuelles, de hâter la discussion de la Convention du Canal de Suez dans le Parlement.

Je dois aussi vous remercier d'avoir fait connaître d'une façon semblable au Parlement et au pays l'action indépendante et spontanée que vous vous proposez de soumettre à vos actionnaires dans le but d'augmenter les moyens de communication à travers l'Isthme de Suez.

W. GLADSTONE.

Le retrait de cet accord fut la cause d'une recrudescence d'agitation en Angleterre; les meetings se multiplièrent, la presse jeta feu et flamme et conseilla même au Gouvernement et au Parlement d'user de leur influence en Égypte pour déposséder purement et simplement les actionnaires du Canal maritime au bénéfice de l'Angleterre, ou de faire octroyer par le Khédive un Canal concurrent à une société anglaise. M. Gladstone, le comte Granville, le chancelier de l'Échiquier, M. Childers, l'avocat général de la Couronne avaient beau répéter que F. de Lesseps jouissait d'un monopole, d'un privilège



exclusif; que ledit privilège ne cessait même pas avec la vie du concessionnaire, mais devait durer pendant les quatre-vingt-dix-neuf ans de la concession; rien n'y faisait, et l'agitation s'accentuait de jour en jour. Comment sortir de cette impasse ?

Le général Stokes et sir Charles Rivers Wilson étaient d'avis que la Compagnie ne dissiperait les préjugés répandus contre elle en Angleterre qu'autant qu'elle entrerait directement en relations avec les armateurs et les commerçants anglais. C'était également l'opinion de M. Gladstone qui avait dit : « Notre désir est que les classes commerciales elles-mêmes qui, sous bien des rapports, sont meilleurs juges de ces questions qu'aucun gouvernement ne peut l'être, puissent être et soient, par et pour elles-mêmes, mises en contact direct avec le pouvoir dirigeant du Canal de Suez. Ce que nous espérons et désirons, et nous croyons que ce sera la meilleure marche en vue d'une solution satisfaisante de cette question, c'est qu'il y aura des communications entre les autorités de la Compagnie et les intérêts commerciaux de l'Angleterre, et, si cela est nécessaire, ceux des autres pays. »

MM. Ferdinand et Charles de Lesseps partirent alors pour l'Angleterre en novembre 1883, pour se rendre compte *de visu* de ce qu'il y avait à faire. Ils ne tardèrent pas à acquérir la conviction que l'influence anglaise sur le Gouvernement du Khédive était plus que jamais dominante. Or, l'Égypte avait successivement aliéné et ses actions et la part de bénéfice qu'elle s'était réservée dans l'exploitation de l'entreprise, à raison de 15 pour 100 des produits nets. Elle n'avait donc plus rien à attendre de la Compagnie et pouvait se laisser facilement tenter par toute autre combinaison, lui réservant de nouveaux avantages. Le Gouvernement français venait de prouver, comme les Chambres, qu'il se désintéressait des choses de l'Égypte, et les autres nations jouaient également le rôle de simples spectatrices. MM. de Lesseps se trouvaient donc absolument isolés en face de l'Angleterre; la lutte était trop inégale, et il fallut songer à une nouvelle transaction. C'est l'épilogue du drame dont nous venons de suivre le développement.

Dès leur arrivée à Londres, d'ailleurs, M. Waddington, ambassadeur de France, leur avait nettement déclaré que tous leurs efforts pour modifier l'opinion anglaise seraient stériles. Et le lendemain, il leur avait lu une dépêche de Jules Ferry, ministre des Affaires étrangères, dans laquelle cet homme d'État disait savoir, par son agent au Caire, que « l'octroi de la concession aux Anglais d'un second Canal était imminent, et que l'agent français, se sentant impuissant à l'empêcher, ne voyait pour F. de Lesseps d'autres ressources que de se mettre en rapport avec le Khédive ».

A la fin de 1883, après trois semaines de véritables batailles avec le monde maritime et commercial, à Liverpool, à Manchester, à Newcastle et à Londres, M. Charles de Lesseps rédigea avec les principaux armateurs anglais le compte rendu d'un échange de vues communes sur l'exploitation du Canal. Il était projeté que le nombre des administrateurs serait élevé à trente-deux, que sept armateurs ou commerçants anglais viendraient se joindre aux trois représentants de la Reine, ce qui porterait à dix le nombre des Anglais figurant dans le Conseil. La Compagnie était tenue d'avoir une agence à Londres, permettant de payer à l'avance, dans la métropole britannique, les droits dus par les navires anglais appelés à passer le Canal, et un comité permanent consultatif composé de dix administrateurs anglais. La taxe de pilotage était supprimée. A partir du 1er janvier 1885, le tarif devait être réduit à 9 fr. 50. Puis, au delà de 90 francs de revenu par action, la moitié de l'excédent devait être employée à la diminution du tarif. Au delà de 125 francs de dividende, on appliquerait les excédents à la détaxe, tant que le droit n'aurait pas été ramené à 5 francs par tonne. La réduction de 2 fr. 50 par tonne, déjà consentie en faveur des navires sur lest, était confirmée. La Compagnie supporterait désormais les dépenses résultant des échouages et des accidents dans le Canal, sauf celles qui proviendraient des collisions et des avaries causées à son matériel, par la faute des capitaines. La Compagnie serait enfin tenue d'améliorer les conditions de la navigation, en doublant ou en élargissant le Canal. Une Commission spéciale devait être formée pour examiner la ques-

tion et le Conseil ne pouvait en délibérer qu'après que ladite Commission aurait formulé son avis (1).

Telle est l'économie générale de ce programme, qui fut en quelque sorte approuvé par le ministre des Affaires étrangères du Gouvernement anglais par les lettres qu'il adressa aux administrateurs qui le représentaient au sein du Conseil et aux armateurs.

A Messieurs les représentants de S. M. Britannique dans le Conseil d'administration du Conseil de la Compagnie de Suez.

Messieurs,

Le Gouvernement de Sa Majesté a eu à examiner les conditions proposées pour l'administration future du Canal de Suez sur lesquelles se sont mis d'accord, le 30 novembre dernier, les armateurs trafiquant avec l'Orient et M. de Lesseps.

Ces conditions sont exposées en douze articles, dont l'exécution procurera certainement de grands avantages à la navigation et au commerce britannique.

Eu égard toutefois au premier article d'après lequel une Commission doit être nommée à l'effet de donner un avis à la Compagnie sur les modifications nécessaires pour le développement du transit, le gouvernement de Sa Majesté estime que des marins expérimentés dans la navigation du Canal devraient être appelés comme membres de la Commission, sur la présentation de Sa Majesté.

Il pense également que les administrateurs officiels désignés par le Gouvernement de Sa Majesté devraient faire partie du Comité consultatif de Londres, prévu à l'article 3.

Le Gouvernement de Sa Majesté qui possède comme actionnaire un très grand intérêt dans l'entreprise, considère que cet accord donne une solution satisfaisante aux différends qui se sont élevés entre la Compagnie et ses clients, et étant entendu qu'il ne sera pas fait de difficultés sur les deux points ci-dessus mentionnés, il approuve le projet des mesures proposées comme mettant fin aux différends qui se sont élevés et assurant le développement de l'entreprise dans l'intérêt du commerce universel.

Je vous autorise à remettre une copie de cette dépêche à M. de Lesseps.

Je suis, messieurs, etc.

Signé : GRANVILLE.

La lettre aux armateurs est peut-être encore plus explicite.

« Je suis chargé par le comte Granville », leur écrit M. J. Pauncefote, « de dire que le Gouvernement de Sa Majesté, après examen attentif des clauses formulées dans ce projet, a adressé des instruc-

(1) V. aux Annexes le texte du meeting de Londres. - Annexe. N° 10.



tions aux administrateurs anglais de la Compagnie du Canal de Suez pour qu'ils expriment leur approbation de ce projet à M. de Lesseps.... »

Mais, si le Gouvernement et les armateurs anglais étaient satisfaits, les actionnaires français ne l'étaient guère, et un mauvais vent soufflait parmi eux. Les Assemblées générales extraordinaires des 12 mars et 29 mai 1884, convoquées pour l'approbation du *programme de Londres* et la modification de l'article 24 des statuts, rétablissant le Conseil de trente-deux membres, en réservant sept sièges *à de nouveaux administrateurs choisis parmi les armateurs et négociants anglais*, furent houleuses. Malgré les efforts que fit F. de Lesseps pour expliquer à ses actionnaires qu'il ne s'agissait pas d'un traité, d'une convention ou d'un contrat, mais d'un simple programme dont la majorité des actionnaires restait maîtresse; que les détaxes prévues, dans ledit programme, étant subordonnées aux revenus de la Compagnie, les diminutions de taxes ne pourraient être arrêtées, fixées et annoncées que successivement, au fur et à mesure de leur constatation; qu'il ne pourrait donc y avoir aucune surprise ; malgré l'extrême habileté, en un mot, avec laquelle F. de Lesseps présenta la question dans son rapport, les conclusions n'en furent adoptées qu'à une majorité de 82 voix (843 voix pour et 761 contre).

Cet arrangement avait sans doute sauvé la Compagnie d'un grand péril et maintenu à la France, dans l'administration, une certaine influence matérielle et morale; mais il avait surtout comblé d'aise la diplomatie française.

Notre ambassadeur à Londres, M. Waddington, écrivait à ce propos à Charles de Lesseps, à la date du 4 décembre 1883 :

« ...J'aurais été heureux d'apprendre de votre bouche les détails de la dernière phase de vos négociations. Aussi, je tiens surtout à vous féliciter de l'habileté, de la fermeté, de la prudence que vous avez déployées dans cette difficile affaire. Le public français ne paraît pas se douter des obstacles de toute sorte que vous aviez à surmonter et du véritable danger qu'il y avait de voir les Anglais

entreprendre la construction d'un second Canal. Sans doute, vous avez dû faire des concessions, mais aucune d'elles ne porte atteinte aux œuvres vives, si je puis m'exprimer ainsi, de l'entreprise, et laisse, entre vos mains, la direction effective, après comme avant. La négociation et l'accord intervenus vous font le plus grand honneur, et je tenais à vous le dire. Permettez-moi de me féliciter des circonstances qui nous ont mis en rapport, et dont je garderai un vif souvenir. »

Jules Ferry, président du Conseil et ministre des Affaires étrangères, écrivait d'autre part à F. de Lesseps :

« Je vous félicite, mon cher monsieur de Lesseps, du beau succès qui consacre une fois de plus votre autorité et qui importait grandement à l'intérêt national. »

*
* *

Je désire exprimer toute ma pensée sur le *programme de Londres*, non seulement parce qu'il constitue un des faits les plus saillants de l'histoire du Canal, mais parce qu'il a été violemment attaqué à l'époque de son approbation et qu'il fournit depuis quinze ans matière à de nombreuses et acerbes récriminations.

M. Paul Leroy-Beaulieu blâma cet accord dès sa conclusion. Il disait dans *l'Économiste français :*

« A la Compagnie de Suez, on a commis une grave faute de tactique. Après le retrait de l'accord signé entre M. de Lesseps et M. Gladstone, après la reconnaissance formelle du monopole de la Compagnie, la conduite qui paraissait la plus prudente, c'était l'attente, l'expectative. La Compagnie se fût efforcée de faire disparaître la plupart des griefs de détail des armateurs anglais. Mais elle eût attendu pour faire des propositions nouvelles qu'un certain temps se fût écoulé. Dans un an, dans dix-huit mois, l'émotion se fût probablement calmée en Angleterre, et on eût pu alors renouer des négociations, pour une convention qui satisfît tous ses intérêts. »

Je ne suis pas certain que M. Paul Leroy-Beaulieu ne se soit pas trompé, car les esprits étaient tellement montés de l'autre côté du détroit, qu'il fallait être sur place pour bien juger le danger. La situa-

tion était absolument différente de celle des époques antérieures. Ce n'était plus le Gouvernement anglais qui était surexcité et de mauvaise humeur, c'étaient les commerçants et les armateurs, ceux-là mêmes qui faisaient gracieux accueil à M. de Lesseps pendant sa lutte avec lord Palmerston; et cette opposition, à mon sens, était singulièrement inquiétante, dans un pays comme l'Angleterre. M. Léon Say écrivait, du reste, dans le *Fortnightly Review* : « Le respect des contrats est le fondement des gouvernements parlementaires, et le mode le plus simple de proportionner les tarifs aux affaires, qui ait encore été trouvé, c'est la participation des clients aux bénéfices dont ils sont eux-mêmes la source. » — Je crois donc très sincèrement que M. Charles de Lesseps a tiré le parti le moins mauvais possible d'une situation particulièrement délicate et difficile, résultant d'événements que la Compagnie n'avait en aucune façon provoqués et qu'elle devait malheureusement subir, puisque notre diplomatie était décidée à ne jouer qu'un rôle absolument platonique.

L'accord intervenu entre la Compagnie du Canal de Suez et les armateurs anglais — accord qui s'est traduit non pas par un contrat (il n'y a pas eu, il ne pouvait pas y avoir de contrat), mais par un simple programme d'exploitation, instrument de paix loyalement accepté de part et d'autre — a été établi sur les principes énoncés à l'origine de la concession. Il a pour but de faire participer les clients du Canal aux bénéfices de la Compagnie, dès que ces bénéfices fourniraient aux actions un dividende de 90 francs. Il avait été stipulé que toute augmentation de bénéfice, quelle qu'en fût l'importance, devait être attribuée pour la moitié aux armateurs, sous la forme d'une réduction de taxe. On ne se préoccupait même pas de subordonner la réduction de taxe à la réalisation d'un bénéfice assez ample, pour que cette réduction eût elle-même quelque importance et devînt un encouragement au développement des transports. Si faible que pût être l'augmentation des revenus, les armateurs devaient en bénéficier. On est revenu plus tard sur cette conception du mode d'application de la détaxe. L'intérêt fort respectable des

actionnaires a été pris en considération, et comme on reconnaissait qu'une détaxe inférieure à 50 centimes ne devait être pour la Compagnie qu'une perte sèche, il a été admis, d'un commun accord, que les détaxes seraient appliquées par fractions de 50 centimes.

Il faut considérer non point la lettre seulement, mais l'esprit du programme de Londres, et on risque de s'écarter de la vérité et de la justice si, pour accorder une réduction de tarif, on envisage uniquement l'importance de la plus-value réalisée, sans en rechercher l'origine et le caractère.

On serait fondé à contester la légitimité d'une nouvelle détaxe, si on atteignait le revenu qui doit en être le point de départ, non par une progression régulière et normale du trafic, mais par une brusque poussée provenant de circonstances fortuites, et il ne me paraît pas douteux que les signataires du programme de Londres, avec la loyauté dont ils ont toujours fait preuve, en accepteraient cette interprétation, comme ils ont accepté l'application des détaxes successives, par fractions de 50 centimes.

Je suis d'autant plus encouragé à tenir ce langage que l'accord le plus parfait règne parmi les membres du Conseil, et que tous les administrateurs, quelle que soit leur nationalité, n'ont d'autre préoccupation que de mettre en commun leurs efforts pour assurer la prospérité de l'œuvre dont ils ont la direction et la charge. Le passé est donc garant de l'avenir, car nulle question d'application pratique du programme de Londres n'a été soulevée dans le Conseil, sans recevoir une solution équitable, à laquelle tous ses membres, sans exception, ont donné le plus cordial appui.

* * *

La Commission consultative internationale (1) prévue par le programme de Londres se réunit à Paris le 16 juin 1884. Comme les travaux d'amélioration résultant de la Convention de 1876 et en cours

(1) La Commission consultative internationale était ainsi composée :

ALLEMAGNE. — M. PESCHECK, inspecteur des voies fluviales en Prusse, attaché à l'ambassade d'Allemagne à Paris.

d'exécution ne répondaient qu'à un transit de 10 millions de tonnes, la Commission consultative devait énumérer : d'une part, les travaux qui seraient à exécuter pour répondre pleinement aux exigences d'un trafic dépassant 10 millions de tonnes par an, et, d'autre part, donner son avis sur les travaux définitifs d'amélioration à exécuter pour assurer le transit facile, normal, de tout le mouvement maritime que l'avenir pouvait promettre.

La Compagnie avait soumis à la Commission trois projets principaux : l'un consistant dans l'élargissement pur et simple du Canal maritime ; l'autre dans la création d'un deuxième Canal parallèle à celui existant ; le troisième était mixte, c'est-à-dire prévoyait l'élargissement sur une partie du parcours et deux voies séparées sur une autre partie.

Après en avoir délibéré, la Commission exprima l'avis qu'un certain nombre de questions très importantes demandaient à être plus complètement élucidées, avant qu'elle fût en mesure d'arrêter des résolutions définitives, et elle décida de confier l'étude de ces questions à une sous-commission qui se rendrait sur les lieux. Ce voyage fut rapidement effectué, et le rapport général relata que la sous-commission était unanime à adopter l'élargissement pur et

AUTRICHE-HONGRIE. — M. Blasius Crillanovich, capitaine du lloyd austro-hongrois.

ESPAGNE. — M. Eduardo Saavedra, inspecteur général des Ponts et Chaussées, membre du Conseil supérieur de la Marine, à Madrid.

FRANCE. — MM. Dumont, officier de la Compagnie nationale de navigation, à Marseille. — Ch. Lefébure de Fourcy, inspecteur général des Ponts et Chaussées. — Vice-amiral Julien de la Gravière, membre de l'Institut. — Félix Laroche, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées. — E. Larousse, ingénieur hydrographe. — Pascal, inspecteur général des Ponts et Chaussées. — L. Tillier, lieutenant de vaisseau, officier des Messageries maritimes. — Voisin-bey, inspecteur général des Ponts et Chaussées.

GRANDE-BRETAGNE. — Robert Alexander, armateur, à Liverpool. — Capitaine Chifty, de la marine royale britannique. — Major général sir Andrew Clarke, inspecteur général des fortifications. — Sir John Cooke, vice-président de l'Institut des Ingénieurs civils. — Sir Charles Hartley, membre de l'Institut des Ingénieurs civils. — James Laing, constructeur et armateur, président de la Chambre de navigation du Royaume-Uni. — William Mackinnon, président de la « British India », — Thomas Suttherland, président de la « Peninsular and Oriental ».

ITALIE. — M. Édouard Gioia, ingénieur, à Rome.

PAYS-BAS. — M. J. Dirks, ingénieur en chef du Waterstaat.

RUSSIE. — Capitaine E. Alexchériff, de la marine impériale, attaché à l'ambassade de Russie, à Paris.



simple. La Commission tint une assemblée plénière le 11 février 1885 et prit des conclusions qui se résument ainsi :

1° Élargissement pur et simple du Canal, de la Méditerranée à la Mer Rouge : à 65 mètres dans les parties rectilignes; à 75 mètres dans les courbes d'un rayon de 2 500 mètres; à 80 mètres dans les courbes de 2 500 et au-dessous; entre Port-Saïd et les lacs Amers; à 75 mètres dans les parties rectilignes; à 80 mètres dans les courbes; entre les lacs Amers et Suez.

2° Approfondissement du Canal jusqu'à 8 m. 50, avec prévision d'un approfondissement final à 9 mètres, dernière phase d'exécution des améliorations projetées.

3° Agrandissement de la gare du lac Timsah et rectification de la courbe qui y conduit.

4° Réduction de la largeur de l'îlot Asie, à Port-Saïd.

5° Rectification à 3 000 mètres de la courbe d'entrée dans le Canal.

6° Protection des berges à la traversée des lacs Menzaleh et Ballah, et dans la partie du Canal comprise entre les petits lacs Amers et Suez.

L'exécution de ce programme considérable entraînait une dépense de 100 millions de francs et ne pouvait être achevée dans un bref délai, d'autant plus qu'il fallait y procéder, sans gêner en rien le trafic du Canal, qui allait toujours croissant.

La Commission consultative internationale divisa ces travaux en trois phases :

Première phase. — De Port-Saïd aux lacs Amers, élargissement de 14 m. 84. Des lacs Amers à Suez, élargissement de 15 mètres.

Sur toute la longueur du Canal, approfondissement à 8 m. 50 et première amélioration des courbes.

Rectification de la courbe Est du lac Timsah à 1 250 mètres de rayon. L'exécution de cette phase devait constituer la création d'un garage continu d'un bout à l'autre du Canal maritime.

Seconde phase. — De Port-Saïd aux lacs Amers, élargissement de 28 m. 16. Des lacs Amers à Suez, élargissement de 11 m. 50, côté Asie, et de 26 m. 50, côté Afrique.

Achèvement des rectifications de toutes les courbes.

Troisième phase. — Approfondissement à 9 mètres sur toute la longueur du Canal maritime.

Le président de la Commission plénière conclut enfin que lorsque la Compagnie aurait entièrement exécuté ce programme de travaux, elle pourrait répondre, par un *non possumus* absolu à toutes demandes d'amélioration nouvelle, car elle serait en mesure de suffire à tous les besoins de l'avenir (1).

Tout en reconnaissant l'utilité de ces travaux, nous verrons dans le chapitre suivant que la navigation de nuit, dont nos services étudiaient l'application, a singulièrement facilité la solution du problème.

A la même époque fut décidé le creusement du canal d'eau douce qui s'embranchait à Ismaïlia pour se diriger vers Port-Saïd et était destiné à remplacer la modeste conduite en fonte qui alimentait très insuffisamment la ville. Depuis plusieurs années, le Gouvernement égyptien s'y opposait et, pour répondre à des susceptibilités difficilement explicables, M. de Lesseps avait confié à une Société spéciale égyptienne, fondée au Caire, le soin d'étudier les travaux du canal d'eau douce, d'en poursuivre l'exécution et de l'exploiter. Cette Société, qui avait constitué un capital et fait des études, n'ayant pas obtenu dans les délais utiles l'autorisation nécessaire, et le Gouvernement anglais ayant exercé sur le Gouvernement égyptien une pression salutaire, la Compagnie de Suez obtint l'autorisation de procéder elle-même à ce travail indispensable. Elle remboursa à la Société, devenue caduque, les sommes consacrées à cette entreprise, jusques à concurrence de 160 000 francs et se mit à l'œuvre (2).

Pour assurer les voies et moyens d'exécution du programme arrêté par la Commission consultative internationale en vue de l'amélioration du Canal maritime et la construction du canal d'eau douce d'Ismaïlia à Port-Saïd, l'assemblée générale des actionnaires du 4 juin 1885 donna tous pouvoirs au Conseil d'administration pour contracter un emprunt de 100 millions de francs, de déterminer l'époque, le mode et les conditions de cette opération, et décida que, pendant

(1) V. Annexes. N° 11.
(2) V. Annexes. N° 12.

la période d'exécution des travaux, si tout ou partie des charges annuelles de cet emprunt venait affecter la distribution d'un revenu de 90 francs par action, le tout ou la partie de ces charges susceptible d'affecter ce revenu serait porté au compte de premier établissement avec le total des dépenses d'exécution des travaux d'amélioration du Canal maritime.

Le Conseil d'administration décida de réaliser l'emprunt de 100 millions sous la forme d'obligations de 500 francs, rapportant un intérêt annuel de 15 francs, et émises par fractions successives, au fur et à mesure des besoins.

*
* *

On a vu qu'en 1882 les recettes générales de la Compagnie avaient dépassé le chiffre de 63 millions de francs. En 1883, elles atteignirent celui de 68 523 345 francs; mais une crise commerciale et industrielle intense éclata en 1884 et dura pendant quatre années, au cours desquelles les recettes, loin de bénéficier de plus-values, fléchirent forcément.

	Recettes générales
1884	65 409 593 francs.
1885	65 049 945 »
1886	59 022 626 »
1887	60 510 529 »

La diminution des recettes eut pour conséquence celle des dividendes.

La reprise du mouvement commercial se produisit en 1888 et les recettes allèrent en progressant jusqu'en 1892, ainsi que les dividendes.

	Recettes générales
1888	67 705 248 francs.
1889	69 765 492 »
1890	70 460 910 »
1891	86 866 914 »

Pendant cette période, il ne se produisit aucun incident diplomatique méritant d'être mentionné, à l'exception d'une convention réglant définitivement une vieille querelle entre la Compagnie et le Gouvernement égyptien.

Ce dernier était d'avis que la Compagnie ne pouvait, sans son



autorisation, donner au Canal une largeur au plafond supérieure à 44 mètres entre Port-Saïd et les lacs Amers, et 64 mètres entre les lacs Amers et Suez. Si cette prétention avait été justifiée, l'exécution du programme de travaux, élaboré par la Commission consultative internationale et accepté par la Compagnie, eût été entravée. Non seulement le Gouvernement égyptien revint sur sa première interprétation, mais il reconnut que les travaux qu'allait entreprendre la Compagnie seraient de nature à diminuer la zone de terrains dont la jouissance lui avait été attribuée en date du 19 février 1866, et qui avaient été jugés nécessaires pour la bonne exploitation et l'agrandissement du Canal. Aussi lui rétrocéda-t-il, pour le même usage, des terrains parmi ceux qu'il avait repris sur tout le parcours du Canal, et une zone plus large lui fut attribuée à Suez, à Ismaïlia et à Port-Saïd, en vue de faciliter à la Compagnie l'extension des surfaces d'eau des ports. Le prix total de ces terrains, d'une contenance de 4 000 hectares, fut estimé à 2 millions de francs que la Compagnie s'engagea à payer au Gouvernement égyptien, moitié dans le mois qui suivrait la signature de la Convention et moitié dans le mois qui suivrait l'achèvement des travaux déterminés par la Commission internationale.

La Convention fut signée par Nubar Pacha, président du Conseil des ministres du Gouvernement égyptien, et Charles de Lesseps, vice-président du Conseil d'administration de la Compagnie (1), le 18 décembre 1884.

* * *

C'est pendant les années qui vont suivre que se déroulèrent les lamentables événements du Panama. Bien que la Compagnie de Suez ait toujours été entièrement indépendante de l'entreprise du Canal de Panama et qu'elle n'ait jamais eu aucun point de contact direct ou indirect avec cette dernière, le rôle personnel qu'y jouaient MM. Ferdinand et Charles de Lesseps, les difficultés auxquelles ils étaient en butte, les procès retentissants auxquels ils furent mêlés,

(1) V. Annexes. N°s 13-14-15.



les interpellations sensationnelles qui se produisirent à la Chambre des députés répandirent au sein du Conseil d'administration un certain trouble et surtout une amère tristesse. — Je dois dire à la louange de nos collègues d'Angleterre, tout aussi bien des représentants de la Reine que de ceux des armateurs, qu'ils ne cherchèrent jamais, au cours de ces pénibles événements, à tirer parti de la situation à leur profit et que leur attachement et leur fidélité à M. Ferdinand de Lesseps et aux siens restèrent inébranlables.

Mais la santé de M. Ferdinand de Lesseps s'altérait visiblement. Sa robuste et énergique nature, qui avait jusque-là triomphé du poids des années, ne put résister aux malheurs qui l'assaillaient de toute part et au chagrin qu'il en éprouvait. Aux termes de nos statuts, il était Président-Directeur de la Compagnie de Suez et, en cette qualité, il devait présider le Comité de Direction et représenter la Compagnie dans toutes les opérations importantes. Comme l'affaiblissement de ses forces ne le lui permettait plus, le Conseil d'administration adopta une organisation conforme à celle de la plupart des grandes Compagnies, et cette décision fut ratifiée par l'Assemblée générale des actionnaires du 5 juin 1894.

On conféra à M. Ferdinand de Lesseps le titre de Président honoraire.

La direction fut disjointe de la présidence.

M. J. Guichard, vice-président, devint président, et la direction fut confiée à un des plus anciens fonctionnaires de la Compagnie, M. de Rouville, avec le mandat de faire exécuter les décisions du Conseil, sous le contrôle immédiat du Conseil de Direction.

Ces mesures, qui étaient imposées par les circonstances, assurèrent le bon fonctionnement de la Compagnie à Paris comme en Égypte.

Les recettes ne s'étaient pas maintenues au chiffre de 1891, et, jusqu'en 1894 inclusivement, pivotèrent autour de 77 millions.

Suivant la très juste expression employée par M. Anatole France, dans son discours à l'Académie française, M. Ferdinand de Lesseps « *acheva de mourir* » le 7 décembre 1894, car les dernières années de sa vie furent une longue agonie morale. Il a rendu le dernier soupir,

dans sa quatre-vingt-dixième année, dans ce château de la Chesnaie d'où il était parti en toute hâte, quarante ans auparavant, plein de fougue et d'espoir, à la nouvelle que son ami Mohammed-Saïd venait de monter sur le trône d'Égypte.

M. Gréard, au nom de l'Académie française, saluait ainsi cette disparition :

« Dans la vie si pleine, si militante, de M. de Lesseps, tout, jusqu'au sommeil qui vint à temps l'endormir dans le sentiment de sa gloire et lui épargner les plus amères tristesses, tout prépare la légende dont, un jour, l'imagination populaire comme pour les grands pionniers de la civilisation au XVI[e] siècle, enveloppera son histoire. »

J'ai déjà dit que l'homme qui a fait le Canal de Suez, qui a donné tant de preuves de son indomptable énergie et de son ardent patriotisme, est digne de notre respect et de notre reconnaissance, et il ne peut y avoir qu'une voix sur ce point. Quant au canal de Panama, il est impossible de ne pas partager la profonde et douloureuse émotion causée par les ruines que cette catastrophe a provoquées. Mais on est en droit de se demander si les partis politiques ont été bien inspirés en empêchant une prompte reconstitution de l'entreprise, qui seule aurait pu atténuer les pertes subies par les premiers souscripteurs.

Dans la séance de l'Académie française du 24 décembre 1896, M. Gréard, répondant au discours de M. Anatole France, exprimait cette haute et clairvoyante pensée, à propos du canal de Panama :

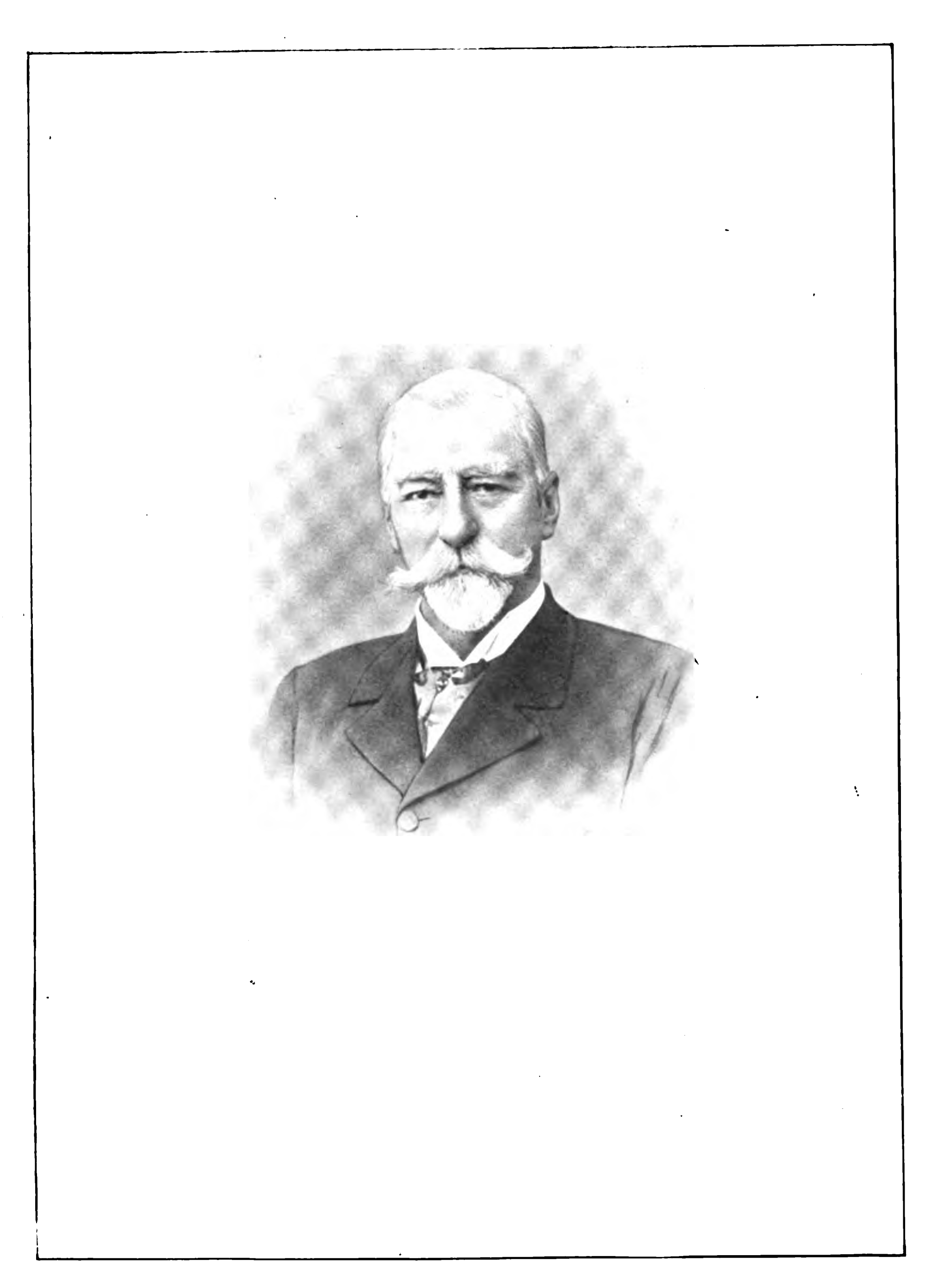
« Qu'il ne faut pas fermer l'oreille au murmure d'une espérance que l'avenir ne nous interdit pas, et que les travaux seront achevés. Par qui et pour qui ?... Les intérêts, les passions de la politique le décideront. *Mais le jour où les premiers pavillons franchiront les espaces qui séparent les deux océans, oubliant les défaillances de l'âge et de la fortune, les malheurs et les fautes*, le monde entier se souviendra que l'homme qui avait repris, pour l'accomplir au profit du monde, la pensée de Leibnitz et de Gœthe, était celui qu'une popularité universelle avait surnommé le *Grand Français*. »

*
* *

M. Jules Guichard, qui avait été nommé président du Conseil d'administration quelques mois auparavant, continua à exercer ses fonctions avec autant d'intelligence que de désintéressement et de tact. Il était bien un des ouvriers de la première heure, car, dès 1862, nous l'avons vu diriger et mettre en valeur le domaine de l'Ouâdy. Puis, quand cette propriété fut vendue par la Compagnie, il avait organisé l'important service du transit et l'avait établi sur d'excellentes bases. J'ai retrouvé dans la bibliothèque de la Compagnie un article publié par Jules Guichard, dans la *Nouvelle Revue* du 15 janvier 1882, sur *la Colonisation en Égypte*. En le relisant, j'ai constaté une fois de plus combien sont injustes les doutes que l'on émet sur notre « génie colonisateur ». Mais, si l'on avait laissé à M. Guichard ses coudées franches, il aurait non seulement colonisé l'Ouâdy, — ce à quoi, du reste, il était parvenu, — mais toute la partie du désert qui avait été concédée à la Compagnie et qui était susceptible d'être arrosée par le canal d'eau douce. M. Guichard connaissait à fond les mœurs et le caractère des Arabes. Ayant vécu de leur vie, il les aimait et savait s'en faire adorer.

C'est ce que Nubar-Pacha et ses amis ne voulaient pas, et c'est pour cela qu'ils ont obligé la Compagnie à rétrocéder au Vice-Roi les terrains primitivement donnés et à revendre même le domaine de l'Ouâdy, qui fut cédé au Gouvernement égyptien pour la somme de 10 millions.

Le but de M. de Lesseps, en acquérant le domaine de l'Ouâdy pour la somme de *2 millions*, avait été de s'assurer la jouissance du canal d'eau douce dérivé du Bar-Moès, à Zagazig, grossi à Saft et à Abou-Akdar par le Zafranieh (ancienne branche Pélusiaque) et côtoyant l'Ouâdy jusqu'à Gassassine ou Raz-el-Ouâdy. Là commençait le désert. Au lieu de laisser perdre les eaux du Nil dans le lac Maxamah, la Compagnie prolongea rapidement la canalisation d'abord jusqu'au lac Timsah, centre des travaux du Canal maritime, à 36 kilomètres au delà du Raz-el-Ouâdy, et ensuite jusqu'à Suez, 94 kilomètres plus loin. En même temps, elle songeait à tirer parti des avantages que lui conférait l'article 10 de l'acte de concession



M. JULES GUICHARD,

Président de la Compagnie de Suez, 1894-1896.

du 5 janvier 1856, abandonnant à la Compagnie « la propriété de tous les terrains incultes qui seront arrosés et mis en culture par ses soins ». Le domaine agricole n'était plus limité à l'Ouâdy; il s'étendait, grâce au nouveau Canal, jusqu'à Suez, c'est-à-dire sur toute l'étendue de la terre de Gessen, occupée jadis par les Hébreux.

Dès le mois de mars 1862, M. Guichard, escorté des cheiks des principales tribus qui errent dans le désert entre la Syrie, les montagnes du Sinaï et l'Égypte, parcourait les bassins cultivables, depuis Raz-el-Ouâdy jusqu'à Toussoum. Il échangeait des contrats avec les Bédouins pour des locations de quatre ans, assignant à chacun ses limites, ses prises d'eau. C'était le point de départ de la fertilisation de l'Isthme, au moyen d'une population nomade qui allait se mettre au travail sous la protection de la Compagnie. Les premières redevances fixées étaient minimes ; le programme, très bien compris par ces colons primitifs, était : « Enrichissez-nous d'abord, vous enrichirez la Compagnie ensuite. »

Les Bédouins Anadis et Toumilat, éclairés par les résultats de l'administration suivie dans l'Ouâdy, étaient devenus les amis et les fidèles serviteurs de la Compagnie. Ils encourageaient par leur exemple et leurs conseils les autres Bédouins hésitants, qui se considéraient comme destinés à fuir éternellement le contact des Turcs, qu'ils redoutaient, et celui des Européens, qu'ils ne connaissaient pas. Pour augmenter la confiance de cette population à demi sauvage, M. de Lesseps invita l'émir Abd-el-Kader à visiter les travaux du Canal en revenant de la Mecque, et lui céda le bassin de Bir-Abou-Ballah (le Puits du Père des Dattes), dans l'ancienne terre de Gessen (1). Au centre de ce bassin, contenant 2 000 hectares, était

(1) Bia-Abou-Ballah est un ancien puits dont l'origine remonte aux temps bibliques. C'est le lieu où les commerçants égyptiens et syriens se donnaient rendez-vous pour l'échange de leurs marchandises, et où l'on croit que Joseph vint à la rencontre de son père Jacob. C'est à tort qu'on fixe à Héliopolis, où Platon a étudié pendant dix-sept ans les archives des prêtres égyptiens, la résidence de Joseph, fils de Jacob. La dynastie des pasteurs, sous laquelle Joseph est venu en Egypte, régnait à San, près du lac Menzaleh où le premier ministre de Pharaon, le seigneur Putiphar, cumulait ses fonctions avec celles d'eunuque, comme nous le dit d'Écriture, circonstance rendant excusables les prévenances de Mme Putiphar, et plus méritoire encore la réserve du fils de Jacob.

la première habitation construite par les ingénieurs chargés des études du Canal maritime et dont M. de Lesseps se proposait de faire la demeure de l'Émir. Par ses nombreux pèlerinages à la ville sainte de l'islamisme, Abd-el-Kader était devenu le chérif vénéré des Arabes. Ils accouraient en foule pour le saluer chaque fois qu'il visitait le domaine de Bir-Abou-Ballah; lui les exhortait à se grouper autour de la Compagnie et il leur annonça qu'un de ses fils viendrait se fixer au milieu d'eux. Le projet de M. de Lesseps avait été de confier à Abd-el-Kader la conquête sur le désert des 60 000 hectares qui avaient été concédés à l'ouest du Canal maritime et que traversait le canal d'eau douce. Mais la politique qui avait vainement cherché à empêcher l'exécution du Canal ne cessa d'exciter la défiance du Vice-Roi, dont nous avons dit les sentiments personnels à l'égard de l'Émir, et Ismaïl demanda nettement à M. de Lesseps de renoncer à son projet, ce qu'il fit d'accord avec Abd-el-Kader, dont la conduite fut, comme toujours, aussi loyale que désintéressée.

Malgré la privation du concours de l'Émir, le bon vouloir des Arabes, pleins de confiance en M. Guichard, permettait d'espérer que l'Isthme de Suez se transformerait rapidement en sol fertile et se peuplerait, surtout aux abords du Canal maritime, d'une population dense, laborieuse et s'initiant peu à peu à la civilisation.

Un pareil précédent doit être opposé au système qui consiste, pour coloniser, à refouler les indigènes. L'Arabe, indépendant de caractère, ne supporte ni l'oppression, ni l'injustice; il pille son ennemi, mais il est dévoué à son ami jusqu'à la mort. Les habitants de l'Égypte sont, il est vrai, asservis de longue main ; mais ce n'étaient pas des fellahs égyptiens seulement que M. Guichard avait groupés autour de la Compagnie, c'étaient des Bédouins qui, de tout temps, avaient vécu en hostilité avec les gouvernants qui les méprisaient et les maltraitaient. A l'origine des études et des premiers travaux exécutés dans le désert, M. de Lesseps n'avait recruté chez les Égyptiens qu'un personnel très restreint, et il a toujours trouvé chez les Bédouins la meilleure volonté à mettre à son service les ressources dont ils disposaient. Ils ont formé des caravanes de milliers de

chameaux pour assurer le ravitaillement régulier des divers chantiers, en vivres et en eau. Les courriers à dromadaires, chargés de la poste et des communications rapides, venaient de la vallée du Jourdain, où les agents de la Compagnie, envoyés en mission, circulaient en pleine sécurité, au milieu des tribus en guerre éternelle contre les Turcs. Les Arabes de Syrie, du pays des Philistins, si mal famés, ont formé des contingents d'ouvriers nombreux jusqu'à la fin des travaux.

Et M. Guichard termine par une réflexion qui mérite nos méditations :

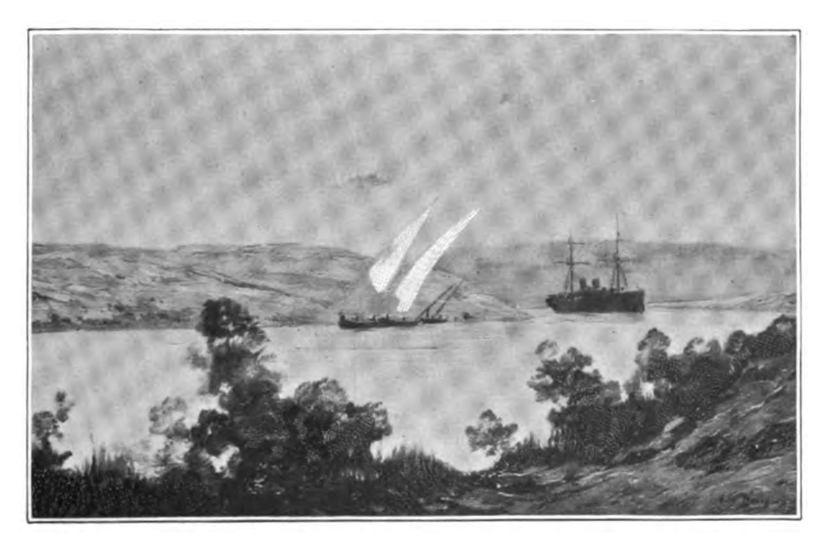
« Sur la terre africaine si dépeuplée, disait-il, il y a place pour tous, musulmans et chrétiens ; l'intérêt commun fait disparaître promptement les préjugés : l'expérience en a été faite à l'Isthme de Suez. Le jour où les administrateurs de notre belle colonie d'Algérie jugeront que le moment est venu d'adopter vis-à-vis des indigènes un système d'autorité impartial et tutélaire, ils n'auront plus à recourir, comme par le passé, aux ressources financières et militaires de la France pour lutter contre les insurrections ; ils trouveront dans la population arabe, à côté des colons français et européens, un élément certain de production et de richesse. »

M. Jules Guichard fut subitement ravi à notre affection le 18 juillet 1896, au château de Forges, où il était allé prendre quelques jours de repos. Le souvenir qu'il avait laissé parmi les Arabes était si vivace que tous les cheiks accoururent à Ismaïlia le jour où nous inaugurâmes son buste, placé en face des bureaux de la Compagnie, au milieu de ces employés dévoués qu'il avait dirigés si longtemps et qui l'entouraient d'une respectueuse amitié.

Après Jules Guichard, personne, mieux que le prince Auguste d'Arenberg, ne pouvait prétendre au périlleux honneur de présider aux destinées de notre Compagnie. Il était, du reste, le successeur désigné par M. Guichard qui, ayant sans doute le pressentiment de sa mort prochaine, ne cessait de nous répéter : « Si je venais à disparaître subitement, n'oubliez pas que c'est le prince d'Arenberg qu'il faut nommer. » Et j'avoue que, pour mon compte, il avait peu à faire pour me convaincre.

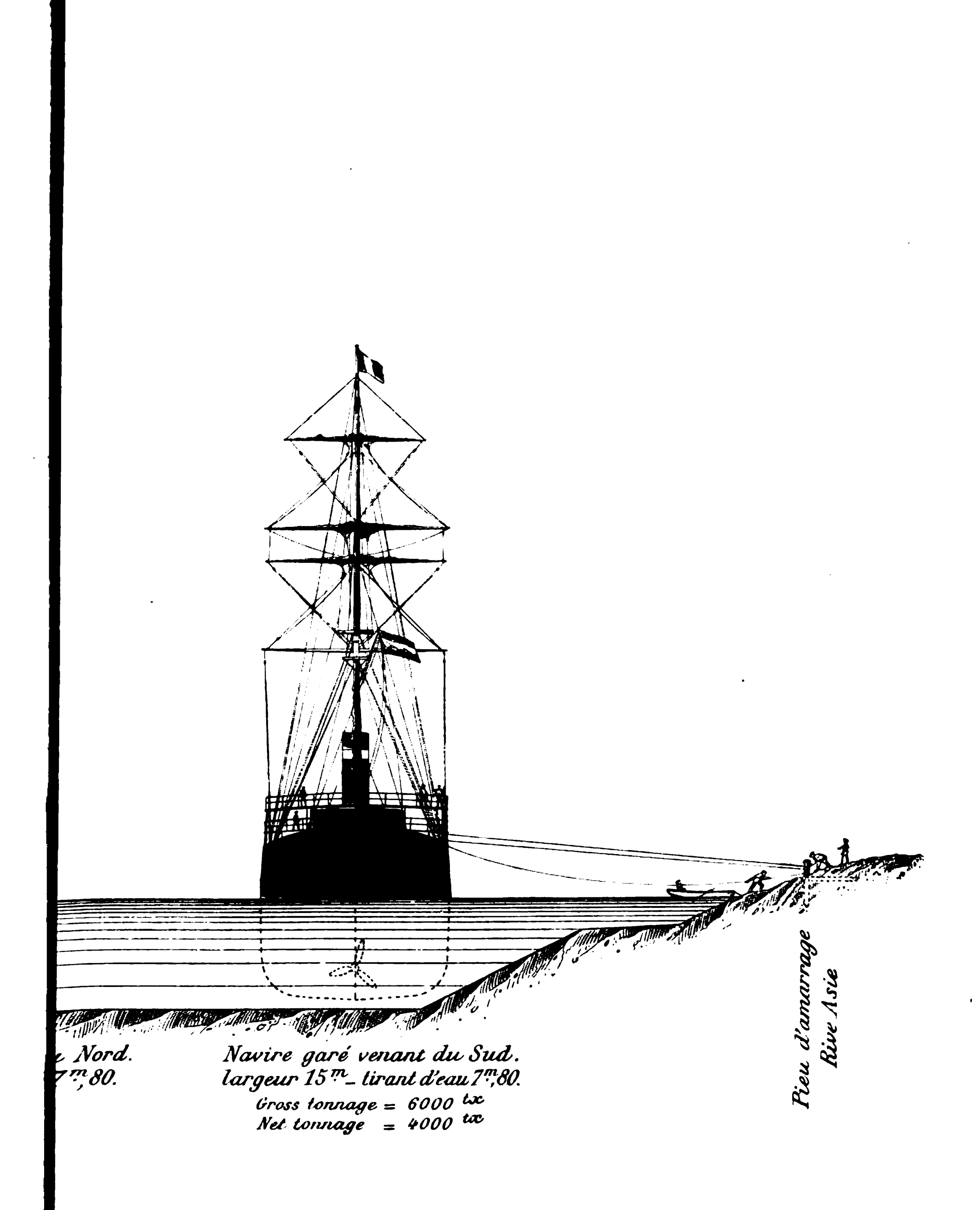
Une des principales préoccupations de notre président paraît être de ne manquer aucune occasion pour affirmer très haut le caractère international de la Compagnie. Il en a donné une preuve éclatante en faisant entrer dans le Conseil d'administration M. Plate, président du *Norddeutscher Lloyd*, et en indiquant ainsi que nos rangs sont ouverts, sans distinction de nationalité, aux grandes puissances maritimes et à nos principaux clients.

J'ai mené jusqu'à nos jours l'histoire du Canal de Suez. Il me reste à étudier l'état actuel du Canal, les progrès accomplis pour faciliter le transit, l'œuvre sociale et financière de la Compagnie et les espérances qu'on est en droit de fonder sur l'avenir.



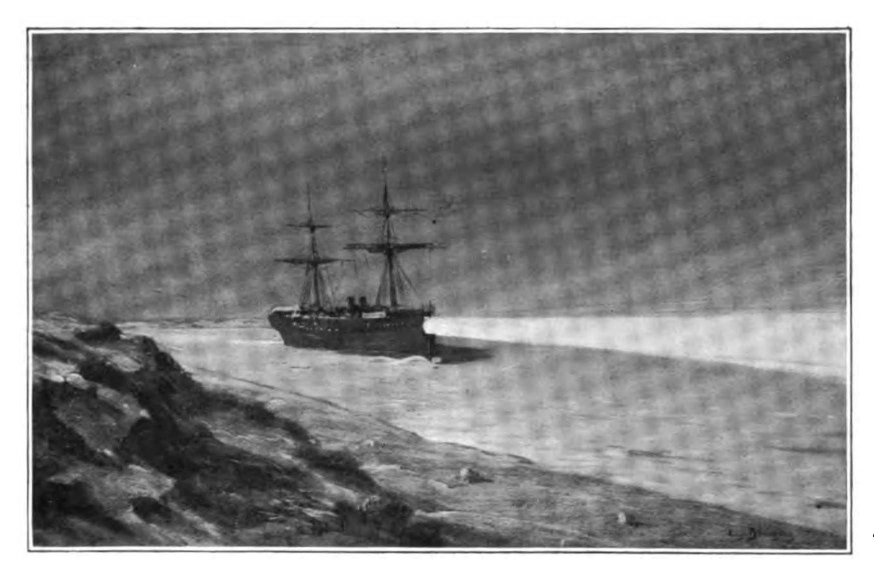
TOUSSOUM.

D'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Compagnie de Suez.



… Nord.
… 7m,80.

Navire garé venant du Sud.
largeur 15m – tirant d'eau 7m,80.
Gross tonnage = 6000 tx
Net tonnage = 4000 tx



LA NAVIGATION DE NUIT.

D'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Compagnie de Suez.

CHAPITRE XIII

L'ÉTAT ACTUEL DU CANAL

I. *Les travaux d'amélioration et de navigation de nuit.* — Augmentation du trafic et encombrement du Canal. — Longueur des traversées. — Question posée devant la Commission consultative internationale des travaux. — On décide d'élargir le Canal de 15 mètres. — Emprunt de 100 millions pour pourvoir à la dépense.

Navigation de nuit. — M. Tillier et le service du transit. — Réflecteurs de MM. Sautter et Lemonnier. — Expériences du *Carthage*. — Feux de direction. — Bouees lumineuses. — Gaz Pintsch. — L'appareil, dit Porte divergente, pour éviter les éblouissements. — Les consignataires de Port-Saïd et la navigation de nuit. — Les croisements en route. — Diminution du nombre des échouages et des arrêts pour cause d'échouage. — Traversée du Canal en seize heures par les plus gros navires. — Outillage en vue des déséchouages. Le *Robuste* et le *Titan*. — Les appareils de dragage : la *Puissante*. — Exécution méthodique des améliorations jusqu'en 1902. — Passage du *Grosser Kurfürst*, le plus grand navire du Norddeutscher Lloyd. — Comparaison avec le Canal de Kiel et le Nord-Zee-Kanaal.

II. *Les plantations.* — Nature du sol de l'Isthme de Suez. — Protection des berges contre l'effet du remous. — Les plantations d'Ismaïlia, de Bir-Abou-Ballah et d'Abou Raham. — Les tamarix, mimosas, filaos et lebecks. — Les boutures longues de tamarix. — Les semis. — L'alfa et le barnouf. — Les plantations de roseaux sur les bords du Canal.

III. *Les villes du Canal. — Ismaïlia. — Port-Thewfik. — Port-Saïd.* — Ismaïlia ville du souvenir. — Le chalet Lesseps. — L'avenue Jules-Guichard. — La maison de Voisin-bey, du docteur Aubert-Roche. — Le buste du comte Sala. — L'avenue Poilpré. — Les bureaux de la Compagnie. — Les bustes de Jules Guichard et de l'ingénieur Lemasson. — Les environs d'Ismaïlia. — La légende du « Gebel Mariam ». — Le tombeau du Cheik Ennedek.

Le terre-plein de Port-Thewfik, faubourg de l'antique Suez. — Suez et le commerce du pétrole. — Les installations de Port-Ibrahim. — Le mazout et son emploi à bord des navires à vapeur. — Usines des eaux de Suez.

Port-Saïd et sa population. — Importance de son mouvement de transit. — Les navires charbonniers. — Le canal Abassieh et l'usine des eaux d'alimentation et pour l'approvisionnement des navires

— Les bureaux. — Les ateliers de réparations de la Compagnie. — Le tramway à vapeur. — Bassin des charbonniers (Abbas-Hilmi); bassin des pétroliers; bassin Chérif. — Réfection de la grande jetée Ouest et du quai François-Joseph. — Les salines de Port-Saïd. Les jardins potagers et l'horticulture. — Tableau des cubes de dragages effectués pour l'entretien des ports de Port-Saïd.

IV. *Régime des vents et des eaux dans le Canal maritime de Suez et à ses embouchures.* — Différence de salure entre la Méditerranée, à Port-Saïd, dans les lacs Amers et la Mer Rouge. — Vitesse comparée des navires à la mer et dans le Canal.

I. — *Les travaux d'amélioration et la navigation de nuit.*

Pendant que les travaux d'élargissement et d'approfondissement s'accomplissaient, la Compagnie poussait activement ses essais pour la navigation de nuit, sous la direction de notre chef du transit en Égypte, M. Tillier, ancien lieutenant de vaisseau et ancien commandant des Messageries maritimes. A lui et à ses collaborateurs revient le principal mérite de l'organisation de ce service, qui constitue un progrès d'autant plus considérable qu'il a été réalisé à peu de frais.

Dans un canal, le cube d'eau où se meuvent les navires est limité, et le remplacement du vide produit par les carènes en mouvement ne se fait pas aussi rapidement qu'en pleine mer, où l'énorme pression de l'eau ambiante suffit pour que le vide soit presque instantanément comblé. Aussi, chaque fois qu'un navire *en marche* dans un canal passe près d'un autre navire *arrêté*, il y a attraction du second par le premier. Pour éviter des accidents qui se seraient fatalement produits, on observa, dès le début de l'exploitation, qu'il fallait *amarrer* à des pieux enfoncés sur la berge le navire arrêté, pendant que celui en marche le *croisait*. Et encore, était-il souvent nécessaire de manœuvrer les machines du navire amarré, pour *soulager* les amarres qui le tenaient accosté à la terre et les empêcher de se rompre.

La largeur du Canal n'étant que de 22 mètres au plafond, deux navires, d'une dimension ordinaire, ne pouvaient s'y croiser, puisque leur largeur moyenne s'approche de 12 mètres. Il y avait bien, de distance en distance, des gares (1), où il existait une surlargeur, sur le plafond, de 15 mètres (en tout, par conséquent, 37 mètres),

(1) Les longueurs des gares étaient, en général, de 500 mètres; celle de Kantara avait 1000 mètres; celle de Toussoum et du Déversoir, 750 mètres; celle du kilomètre 133 avait 700 mètres.

permettant ainsi les croisements. Mais ces gares étaient situées à 10 kilomètres environ les unes des autres ; il n'y en avait que onze. En y ajoutant le lac Timsah et les grands lacs, il y avait, en tout, treize points, sur les 160 kilomètres du Canal, où les croisements pouvaient s'effectuer. Or, comme les vitesses autorisées n'étaient que de 10 kilomètres à l'heure, les gares se trouvaient à une heure de marche les unes des autres, ce qui entraînait jusqu'à une heure de retard par chaque croisement. Dans la pratique, les garages de deux heures et même de trois étaient fréquents.

La traversée d'une mer à l'autre devenait donc de plus en plus longue, au fur et à mesure que le trafic augmentait. En 1882, le séjour total des navires dans le Canal avait été de 53 heures 46 minutes, se décomposant en : marche effective, 18 heures 57 minutes; arrêts divers, 34 heures 49 minutes. Ainsi, sur un total de près de 54 heures, les navires ne marchaient que pendant 19 heures; les 35 autres heures étaient perdues, en partie pour attendre dans les garages le croisement avec les navires à contre-bord, en partie par l'arrêt obligatoire pendant la nuit.

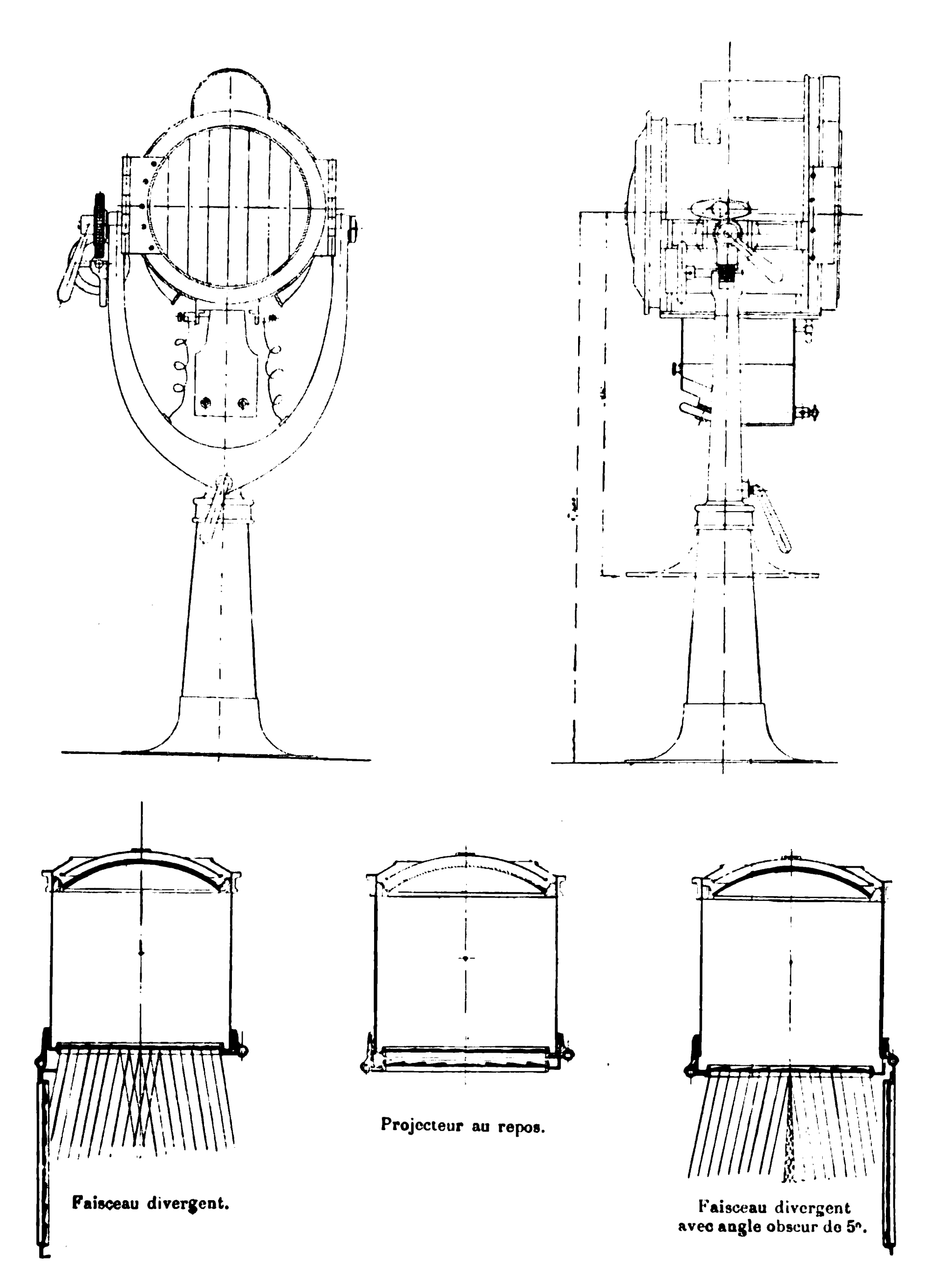
Il était indispensable de remédier à ces lenteurs dont souffraient surtout les Compagnies postales, pour lesquelles la vitesse n'est pas un élément négligeable, puisqu'elles s'imposent les plus lourds sacrifices, afin de gagner quelques heures sur les longues traversées d'Europe en Extrême-Orient.

L'arrêt de nuit avait, du reste, de multiples inconvénients. Les navires entraient facilement de nuit à Port-Saïd et à Suez; il arrivait très fréquemment que les deux ports étaient encombrés, dès l'aube, de bâtiments prêts à s'engager dans le Canal. En même temps, dans le Canal lui-même, se trouvaient, au jour, un nombre plus ou moins grand de navires amarrés, soit dans les gares, soit hors des gares, là où la nuit les avait surpris. Il fallait donc les faire se rapprocher les uns des autres pour former des convois, ce qui amenait des pertes de temps. Aussi était-il facile de prévoir que le temps gagné par la navigation de nuit dépasserait de beaucoup les 10 heures de marche, correspondant à la moyenne des nuits d'Égypte.

M. Tillier et ses dévoués collaborateurs s'étaient passionnés pour cette question; mais comme, au point de vue technique, elle était d'une entière nouveauté, il fallut bien procéder par tâtonnements. Il est incontestable que M. F. de Lesseps avait songé à la navigation de nuit, peu d'années après l'ouverture du Canal, puisqu'on a trouvé dans les magasins de la Compagnie toute une série d'appareils qui ne pouvaient être destinés qu'à cet emploi et qui ont, du reste, servi pendant la période des essais.

Ces essais furent tentés avec des remorqueurs de la Compagnie, éclairant leur route à l'aide d'un projecteur placé à l'avant. Ces projecteurs, semblables, en principe, à ceux dont se servaient depuis longtemps les navires de guerre pour découvrir les torpilleurs, avaient été modifiés d'après les plans de deux constructeurs français, MM. Sautter et Lemonnier, qui avaient presque, à cette époque, le monopole de cette fabrication. La modification avait consisté à munir le projecteur d'un appareil optique spécial renvoyant toute la lumière émise par le foyer électrique, sous forme d'une longue nappe lumineuse triangulaire. Notre service d'Égypte avait constaté que les remorqueurs éclairaient ainsi suffisamment leur route pour pouvoir naviguer dans le Canal par les nuits les plus sombres. Mais d'autres tentatives faites exceptionnellement en service courant, sur de vrais paquebots, montrèrent que des projecteurs éclairant la route, près des navires, et permettant au pilote de juger s'il restait bien dans l'axe du Canal ne suffiraient pas, et qu'il était indispensable d'établir des feux éloignés, donnant à l'homme de barre, dans un horizon tout à fait sombre, un point sur lequel il devait se guider pour gouverner. Tous les gens du métier étaient d'accord pour approuver ce complément. Aussi la Compagnie Péninsulaire et Orientale, qui avait un intérêt capital à la rapidité du transit pour le transport des malles de l'Inde, voulut-elle bien prêter son concours à de nouveaux essais.

Le 22/23 mars 1886, le grand paquebot le *Carthage* se présenta à Port-Saïd, muni d'un projecteur de MM. Sautter et Lemonnier. Après quelques hésitations, on amena l'éclairage à un degré de puissance suffisante pour rendre visibles du bord, à une distance de



PROJECTEUR MANGIN (TYPE SUEZ).

(Sautter Harlé et Cie à Paris.)

1 200 mètres, les petites bouées rouges et noires qui indiquent le chenal navigable dans la plus grande partie du Canal. Dans ces conditions, les agents de la Compagnie estimèrent qu'ils pouvaient, sans danger pour le paquebot, se mettre en route et, par une nuit sombre et beau temps, le *Carthage* pénétra dans le Canal.

Dès le début du voyage, on put espérer que l'expérience réussirait; les berges et les bouées étaient en effet visibles à une distance suffisante pour permettre au pilote de juger des *embardées* qui se produisaient et de revenir en bonne route avant de s'être approché des talus d'une façon dangereuse. Après un parcours de quelques kilomètres, il ne resta plus d'indécision, dans l'esprit des marins, que sur le point de savoir si les croisements avec les navires garés s'opéreraient dans des conditions suffisantes de sécurité. On s'aperçut, en effet, à la première drague et au premier navire amarrés qui furent rencontrés qu'il y avait avantage à ne pas employer une nappe lumineuse formant un trop petit angle au sommet, parce que les navires garés entraient dans la zone d'ombre, alors que le navire en marche en était encore très éloigné ; et il fut reconnu que l'angle le plus convenable au sommet, pour le faisceau lumineux, était celui de 15 degrés, qui fut adopté. Ce résultat acquis, nos marins s'enhardirent au point de ne pas se borner à ces essais dans la partie droite du Canal ; ils conduisirent le *Carthage* dans les courbes jusqu'à Ismaïlia, où il jeta l'ancre au jour.

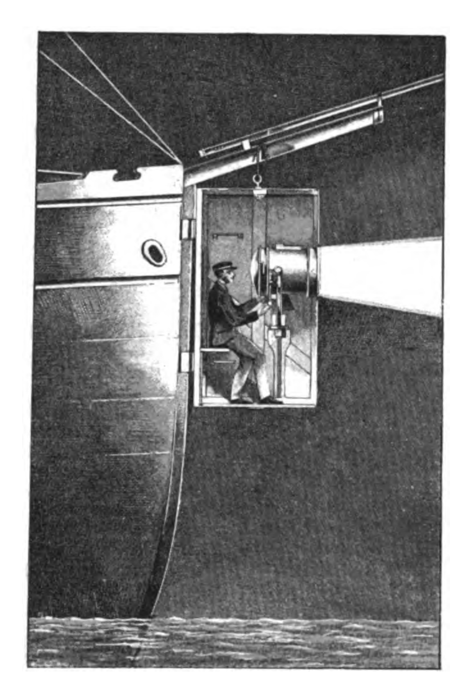
Dès que le Conseil d'administration connut le rapport qui lui fut adressé à cette occasion et que j'ai sous les yeux, il ouvrit les crédits nécessaires pour procéder à des essais suivis à bord des paquebots des diverses compagnies clientes du Canal.

La question du projecteur étant résolue, l'attention du service du transit se porta sur la prompte installation des feux de direction. Un plan d'ensemble fut mis à l'étude, en même temps que les expériences se multipliaient.

On établit sur tout le parcours du Canal dix-sept feux blancs à grande portée, servant de feux d'axe, et soixante-dix-huit feux moins puissants, rouges et verts, placés sur des bouées, dans les courbes

et dans les lacs. Depuis lors, douze autres bouées lumineuses ont été mises en place ; il y en a ainsi actuellement quatre-vingt-dix.

Ces bouées se composent d'un réservoir métallique surmonté d'une lanterne. La partie inférieure du réservoir plonge dans l'eau ; il est entouré d'une seconde enveloppe métallique laissant place pour un volume d'air important, grâce auquel la partie supérieure de la bouée reste hors de l'eau.


PLACE ET MANIEMENT DU PROJECTEUR ÉLECTRIQUE.

La couronne d'air est divisée par des cloisons en plusieurs compartiments, de sorte qu'un de ces compartiments peut être avarié, sans que la bouée cesse de flotter.

Les bouées installées dans les eaux calmes sont sphériques et maintenues à leur emplacement par un plateau et une chaîne à laquelle on donne assez de longueur pour qu'elle ait un mou suffisant.

Les bouées installées dans les eaux remuées par la houle sont à queue ; cette queue, terminée par un poids lourd, joue le rôle de quille et augmente la stabilité de la bouée par l'abaissement du centre de gravité du système. Ces bouées sont maintenues en place par un amarrage à ancres en patte d'oie.

En plaçant et en déplaçant ces bouées lumineuses, suivant les résultats des expériences, on finit par trouver, sans erreur possible, la place définitive de chacune d'elles. Il ne restait plus à décider que le système d'éclairage.

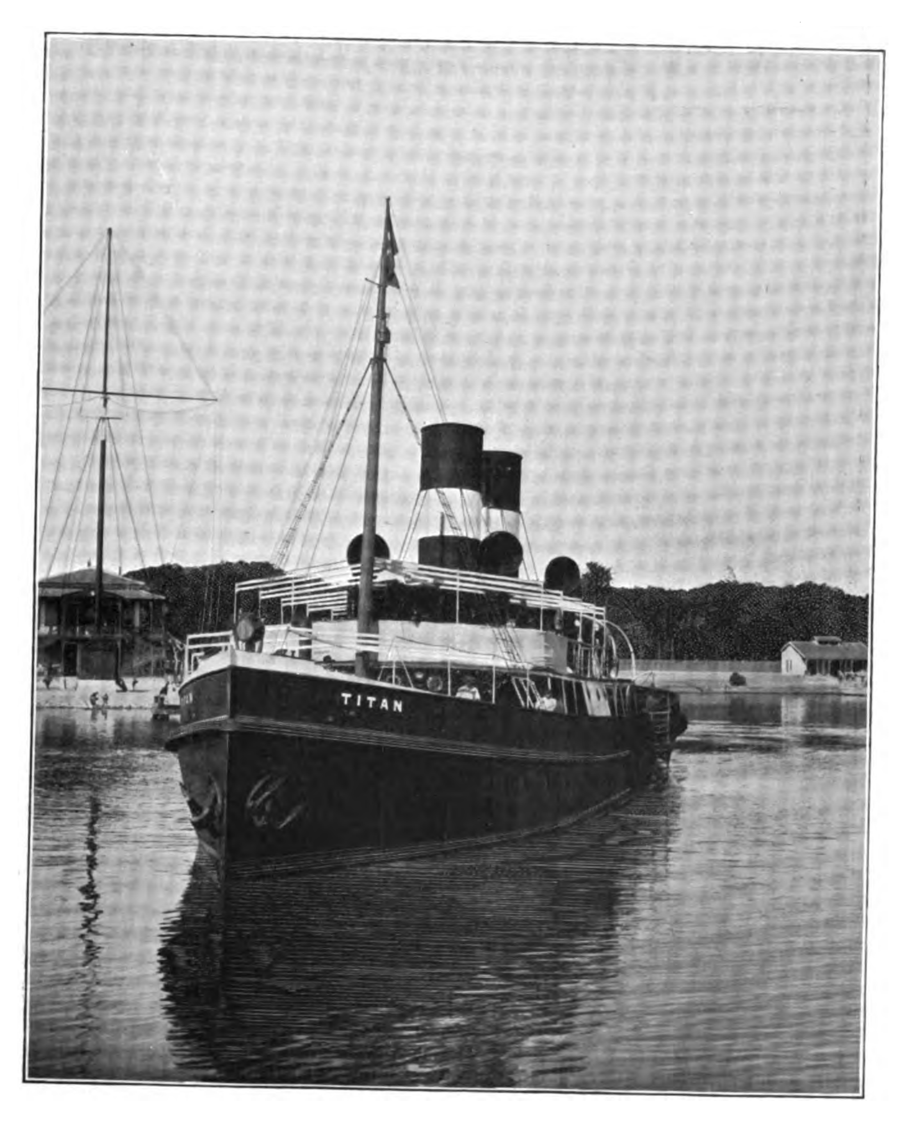
La Compagnie employait depuis plusieurs années, pour les passes de l'avant-port à Port-Saïd, des feux à gaz sous pression, dits feux

« Pintsch », du nom de l'inventeur. Ces feux, placés sur des bouées flottantes de grandes dimensions, pouvaient brûler pendant deux mois, jour et nuit, sans qu'il fût besoin de s'en occuper. Une petite usine, établie à Port-Saïd, fournissait le gaz nécessaire et les bouées étaient chargées tous les soixante jours, au moyen de deux bateaux réservoirs construits à cet effet. On fut naturellement amené à utiliserce système, qui fonctionnait parfaitement, pour tous les feux du Canal et des lacs, placés dans l'eau, accessibles seulement avec des canots et sitvés loin des gares. Quant aux feux placés à terre, à proximité d'une gare, en général, ils furent installés au pétrole et surveillés par des gardiens.

Les travaux d'élargissement d'une des courbes des petits lacs ayant été terminés dans le courant de janvier 1887, il fut décidé que le passage de nuit, d'une mer à l'autre, serait autorisé à partir du 1er mars. Le premier navire ayant transité d'une mer à l'autre, sans arrêt pour la nuit, est le *Salazie*, des Messageries maritimes. Ce paquebot passa en 16 heures 30 minutes, dont 15 heures 43 minutes de marche effective. Comme on le voit, nous voilà bien loin des 53 heures dont on se plaignait à juste titre en 1882 !

Le tableau ci-après indique la durée moyenne de séjour des navires, depuis l'ouverture du Canal, et permet de comparer la période où on n'employait pas la lumière électrique et la période actuelle où on l'utilise.

Le progrès réalisé n'était cependant pas encore complet, parce que les paquebots ayant à bord de la lumière électrique, qu'ils déviaient en partie dans leur projecteur, pendant le passage du Canal, pouvaient seuls transiter de nuit. Cependant, l'exemple du *Carthage* et d'autres navires de la Péninsulaire, qui n'avaient pas encore d'électricité pour leur éclairage intérieur, avait prouvé combien il était facile d'embarquer, en même temps que le projecteur, une petite dynamo, qu'actionnerait la machine à vapeur du bord. C'est ce que comprirent les maisons de consignation de Port-Saïd. Aussi se munirent-elles d'un nombre de dynamos et de projecteurs suffisant pour fournir aux besoins de leurs clients. De leur côté, les constructeurs électriciens,



LE « TITAN ».

Cliché de la Compagnie de Suez.

Séjour moyen des navires dans le Canal

ANNÉES	MARCHE EFFECTIVE	ARRÊTS	SÉJOUR TOTAL
1870.	17h 08m	30h 57m	48h 05m
1871.	17 38	23 20	40 58
1872.	17 26	25 08	42 34
1873.	18 04	24 50	42 54
1874.	18 21	22 54	41 15
1875.	17 58	22 02	40 »
1876.	18 07	22 34	38 41
1877.	17 54	21 20	39 14
1878.	17 58	19 03	37 01
1879.	17 43	18 53	36 36
1880.	18 »	20 46	38 46
1881.	18 16	27 37	45 53
1882.	18 57	34 49	53 46
1883.	19 32	29 04	48 36
1884.	18 44	23 09	41 53
1885.	18 22	24 38	43 »
1886.	17 52	18 19	36 11
1887(1).	17 45	16 18	34 03
1888.	18 15	12 30	30 45
1889.	18 17	8 27	26 44
1890.	17 52	6 14	24 06
1891.	17 40	5 51	23 31
1892.	16 54	4 22	21 16
1893.	16 53	3 52	20 45
1894.	16 41	3 14	19 55
1895.	16 18	3 »	19 18
1896.	15 53	2 45	18 38
1897.	15 36	2 08	17 44
1898.	15 43	2 19	18 02
1899.	15 41	2 57	18 38
1900.	15 39	2 53	18 32

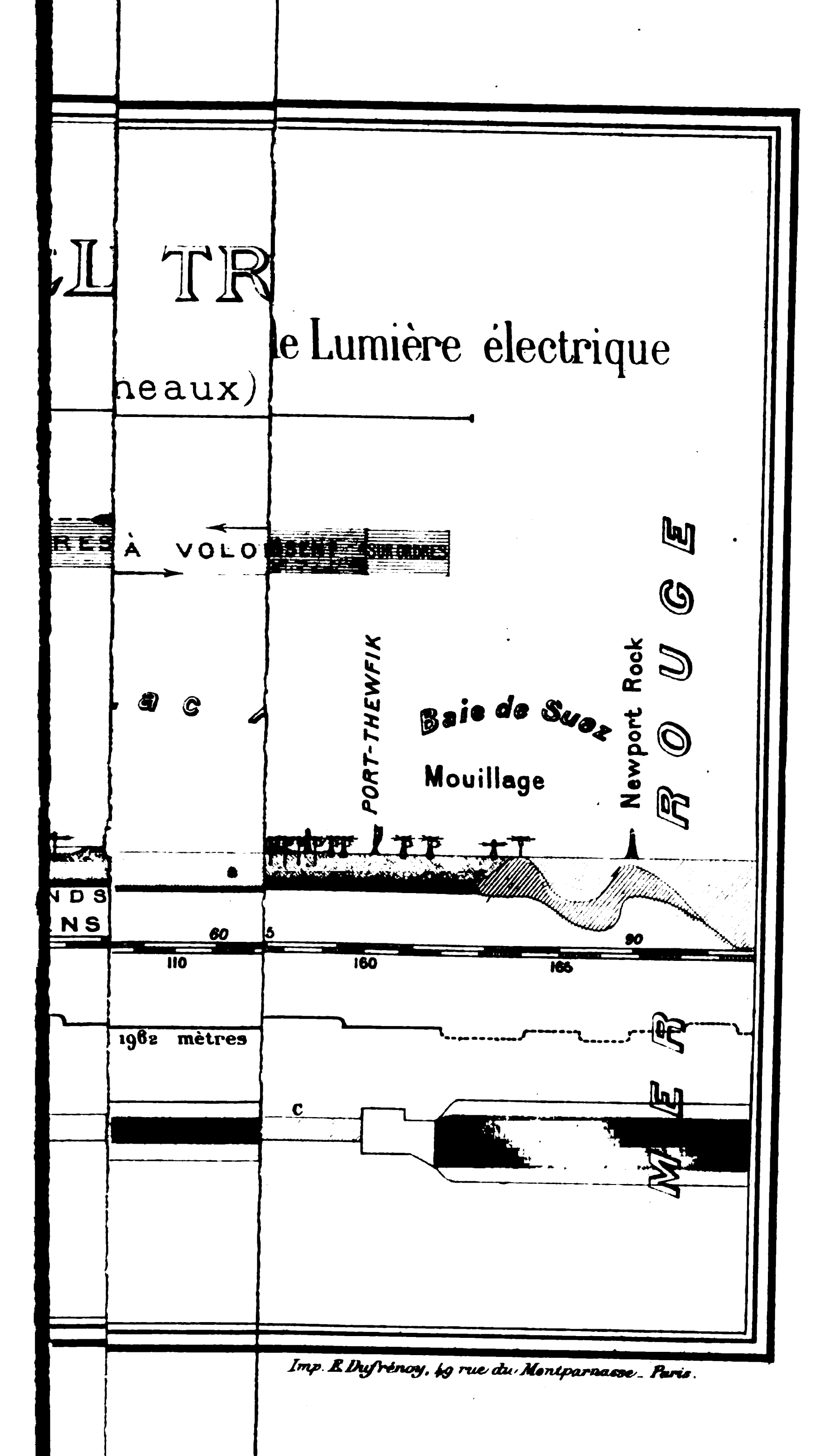
(1) Depuis le 1er mars 1887, tous les navires munis des appareils d'éclairage nécessaires sont autorisés à naviguer de nuit avec lumière électrique.

La longueur totale du Canal maritime est de 161 kil. 150.

Dès l'origine, les navires ont eu la faculté de se croiser en route dans le port de Port-Saïd et dans le grand lac Amer (ensemble : 16 kil. 265).

Jusqu'en 1886, les croisements d'un navire amarré, par un navire en route n'ont pu être autorisés qu'au droit des gares du Canal, dont la longueur cumulée s'élevait primitivement à 4 kil. 179 et avait été portée, en dernier lieu, à 7 kil. 646. Depuis 1887, les travaux d'élargissement du Canal ont permis aux navires de se croiser sur des sections de plus en plus longues.

Il ne reste plus, en janvier 1901, sur toute la longueur du Canal maritime, que 38 kil. 257 sur lesquels le croisement n'est pas autorisé, à cause de la dureté des berges, de la difficulté de battre des pieux ou de la forme des courbes.



Imp. E. Dufrénoy, 49 rue du Montparnasse _ Paris.

stimulés par la concurrence, inventaient divers systèmes d'appareils, et le rôle de notre service du transit se bornait à essayer tous les appareils nouveaux, à s'assurer de leur bon fonctionnement et à vérifier s'ils étaient assez puissants pour permettre de voir nettement, à 1 200 mètres, une des petites bouées du Canal.

J'ajouterai, pour essayer d'être complet sur une question dont il m'est inutile de faire ressortir l'importance, que le projecteur est placé dans une sorte de petite cage suspendue le long de l'étrave; les règlements de la Compagnie exigent en plus la présence, dans la mâture, d'une lampe à arc ordinaire pouvant éclairer une zone circulaire d'environ 200 mètres et que le navire utilise, lorsqu'il doit se garer pour un croisement. A ce moment, il doit éteindre son projecteur pour ne pas éblouir le navire à contre-bord, et sa lampe lui sert à éclairer, sur une berge, les pieux auxquels il doit attacher ses amarres.

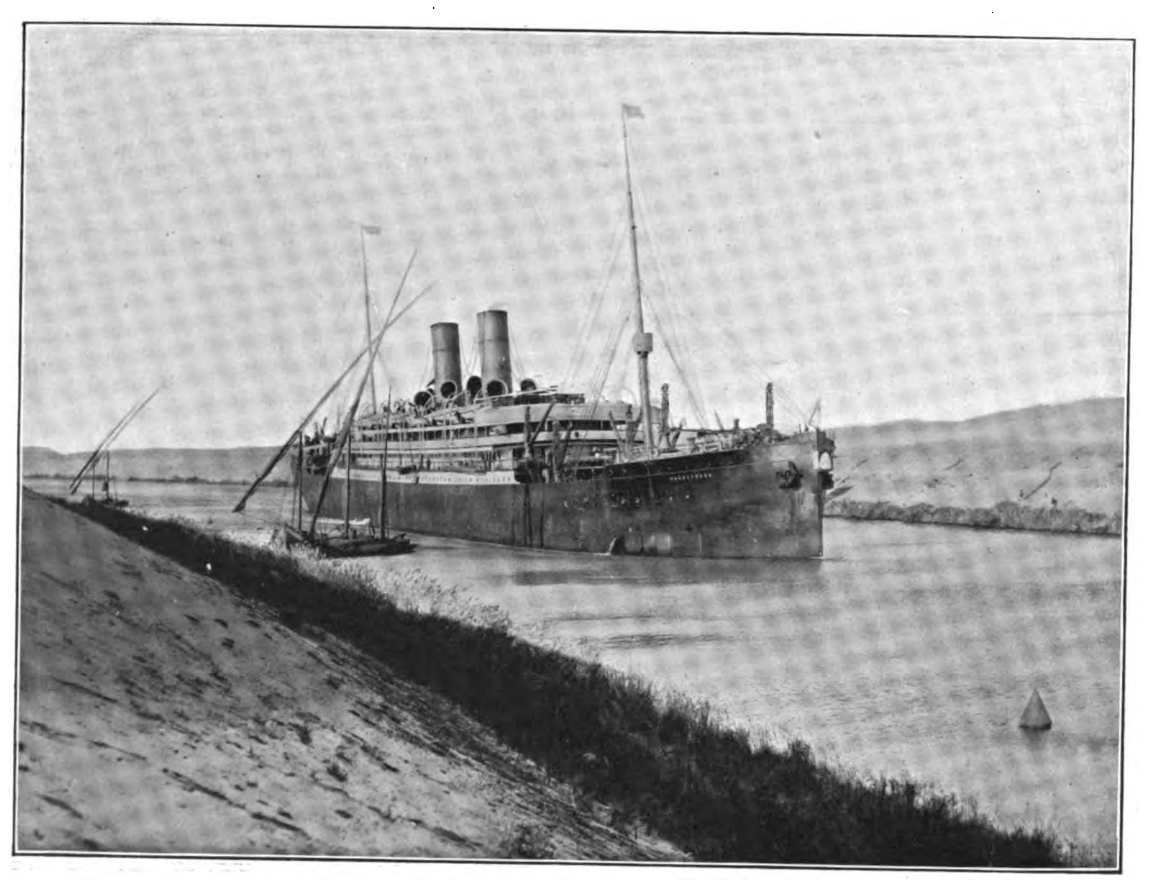
L'éblouissement produit par la puissante lumière des projecteurs avait fortement inquiété le service du transit, dès le début de la marche de nuit. De nombreuses expériences avaient été faites pour se rendre compte de la distance à laquelle les projecteurs à contre-bord étaient gênants, et on avait constaté que l'éblouissement devenait insupportable, au moment précis où le projecteur sortait de l'horizon, c'est-à-dire à 20 kilomètres environ. Les pilotes avaient trouvé d'eux-mêmes le moyen de remédier à ce très sérieux inconvénient. Dès que le projecteur d'un navire, venant à contre-bord, *sortait de l'eau*, ils se plaçaient *à l'abri* du mât de l'avant et se masquaient ainsi à eux-mêmes le foyer intense qui les aveuglait et les empêchait de gouverner.

Ils commettaient cependant des erreurs colossales, relativement à l'appréciation de la distance à laquelle les deux navires se trouvaient l'un de l'autre, et il était de toute nécessité de porter remède à cet important desideratum. Après avoir étudié bien des systèmes : signaux des gares, signaux optiques, etc., etc., on s'arrêta au moyen suivant imaginé par M. Coullaut, agent principal du transit : chaque projecteur, en outre de l'appareil optique ordinaire donnant la nappe

lumineuse de 15 degrés, devait être muni d'un second appareil, pouvant très rapidement se substituer au premier et formant un faisceau composé de trois parties : à droite, un triangle lumineux de 5 degrés; à gauche, un triangle lumineux semblable; et, au milieu, un troisième triangle, également de 5 degrés, mais entièrement obscur.

Le résultat cherché pouvait être obtenu de différentes manières, mais nos agents du transit s'arrêtèrent au moyen, théoriquement le plus parfait, qui consistait à employer des prismes disposés, les uns par rapport aux autres, de façon que tous les rayons lumineux fussent renvoyés à droite et à gauche. Cet appareil, qui porte le nom de « porte divergente », fut commandé à MM. Sautter et Lemonnier, et les essais en furent tellement concluants que les consignataires de Port-Saïd constatèrent eux-mêmes, *de visu*, la nécessité de l'emploi de la nappe à deux faisceaux lumineux et se procurèrent immédiatement ces appareils. Aussi, la Compagnie en rendit-elle l'emploi obligatoire et réglementaire, et la navigation de nuit fut interdite à tout navire qui n'en était pas pourvu.

On est arrivé à l'heure actuelle et malgré le nombre des navires transiteurs qui s'est élevé, en 1899, à 3 607 et en 1900 à 3 441, et dont les dimensions vont toujours en croissant, à faire passer, en quinze ou seize heures, des paquebots comme le *Friedrich der Grosse*, le *Bremen*, la *Königin-Luise* ou le *Barbarossa*, du Norddeutscher Lloyd, qui sont de vrais géants, puisqu'ils jaugent 10 700 tonnes en brut et 7 500 tonnes en net, des cuirassés comme le *Victorious* ou le *Shikishima*. C'est un résultat, je me plais à le répéter, qui fait le plus grand honneur à M. Tillier, à M. Coullaut et à tous nos agents du service du transit. Voici la liste des plus grands navires qui fréquentent le Canal :



LE « BARBAROSSA », NAVIRE POSTAL ALLEMAND TRAVERSANT LE CANAL.

Les plus grands navires fréquentant le Canal

NAVIRES POSTAUX	TONNAGE BRUT	TONNAGE NET
Norddeutscher Lloyd :		
Grosser-Kurfürst	13 402	9 303
Prinzess Irene	11 242	7 603
König Albert	10 819	7 195
Friedrich der Grosse	10 774	7 522
Königin Luise	10 773	7 452
Bremen	10 702	7 491
Barbarossa	10 652	6 927
Hamburg-America Linie :		
Kiautschou	11 277	7 605
Hamburg	10 777	7 182
Peninsular and Oriental C° :		
Persia	7 809	4 754
Egypt	7 737	4 738
Arabia	7 727	4 729
India	7 722	4 692
China	7 677	4 708
Plassy	7 522	4 777
Caledonia	7 338	4 069
Orient S. N. C° :		
Omrah	8 148	5 267
Ortona	7 934	4 540
Ophir	7 001	3 374
Messageries Maritimes :		
Armand-Béhic	6 537	3 834
Ville-de-la-Ciotat	6 531	3 834
Australien	6 475	3 835
Polynésien	6 474	3 851
Tonkin	6 246	3 474
Indus	6 239	3 476
British India C° :		
Golconda	6 010	4 098
Uganda	5 686	4 407
Itola	5 665	4 276
Unita	5 640	4 303
Nippon Yusen Kaïsha :		
Tamba Maru	5 952	4 340
Sanuki Maru	5 893	4 279
Awa Maru	5 879	4 231

NAVIRES DE COMMERCE	TONNAGE BRUT	TONNAGE NET
Peninsular and Oriental C° :		
Sobraou	7 497	4 772
Candia	6 524	4 569
Socotra	6 388	4 429
Malta	6 338	4 514
Greenshields, Cowie :		
Knight Errant	7 379	5 054
Knight Bachelor	6 478	4 754
Hansa Dt Gest :		
Drachenfels	7 215	5 498
Barenfels	5 645	4 246
T. et J. Harrison :		
Collegian	7 176	5 355
Politician	7 131	5 435
Historian	6 627	4 965
Statesman	6 065	4 493
Ocean S. S. C° :		
Achilles	7 096	4 908
Ajax	7 093	4 907
Agamemnon	7 063	4 878
Stentor	6 852	4 583
Crow, Rudolf et C° :		
Maroa	6 753	5 192
Bibby Line :		
Derbyshire	6 570	4 703
Straffordshire	6 111	4 319
Shropshire	5 835	4 186
Cheshire	5 810	4 160
China Mutual C° :		
Hyson	6 453	4 873
Bates and Sons :		
Iran	6 128	4 237
Brocklebank et C° :		
Mahratta	5 662	4 212
Pindari	5 658	4 206
Shell Line (M. Samuel and C°) (pétroliers en vrac)		
Bulysses	6 443	4 956
Cardium	6 433	4 939
Strombus	6 399	4 914

Afin d'exposer dans leur ensemble les résultats obtenus pour la diminution de la durée des traversées, j'ai dû laisser de côté un point fort important de la question, celui de la diminution du nombre des échouages.

Sans qu'il soit nécessaire d'entrer dans aucune explication technique, on comprend aisément que les navires gouvernent plus facilement dans un canal de 40 mètres que dans un canal de 22. De là, diminution non seulement des échouages, mais encore des arrêts motivés par les navires échoués, qui interceptaient souvent la voie, pendant tout le temps employé à les remettre à flot. En 1886, le nombre des navires échoués avait été de 188, la proportion de 6,1 pour 100. Les arrêts motivés pour échouages étaient de 279 et la proportion de 9 pour 100. En 1899, le nombre des échouages tombe à 77 et la proportion à 2,1 pour 100. Les arrêts pour échouages d'autres navires sont réduits à 60 et la proportion à 4,4 pour 100. En 1900, les nombres deviennent : 65 échouages (1,9 pour 100) et 93 arrêts (2,7 pour 100).

La Compagnie ne s'est pourtant pas déclarée satisfaite, et, pour activer les renflouements, elle a mis à la disposition du service du transit des appareils de plus en plus puissants.

Un premier remorqueur de 1 200 chevaux de force, le *Robuste*, fut construit par les Forges et Chantiers de la Méditerranée et a fait un excellent service. Un deuxième remorqueur, le *Titan*, dont la puissance dépasse de beaucoup celle de tous les remorqueurs à flot, a été construit, en 1898, par MM. Rennoldson, à South-Shields, et muni de tous les accessoires les plus perfectionnés. Il a été mis en service en 1899. Sa longueur est de 48 m. 16, sa largeur de 9 m. 75 (10 m. 41, y compris une ceinture de défense), son creux de 5 m. 18. Il est muni de deux machines verticales Compound, à triple expansion, pouvant développer une force indiquée de 3 000 chevaux.

Le *Titan* peut exercer sur un point fixe une puissance de 2 400 chevaux indiqués. Il a remorqué, avec la plus grande facilité, les navires du plus fort tonnage transitant le Canal de Suez et prêté une main très secourable à ceux qui s'étaient échoués.

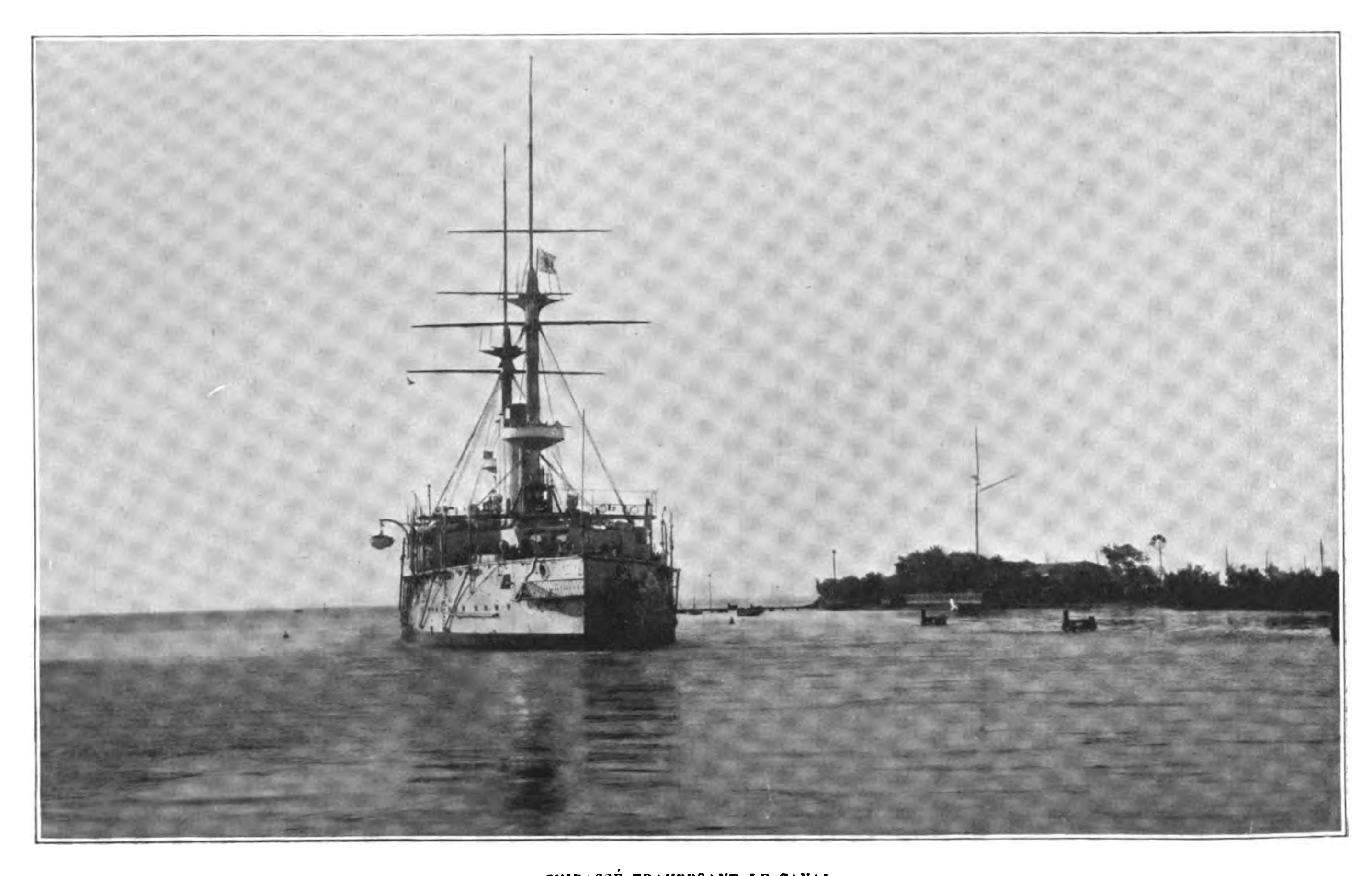


Les appareils de dragage du Canal maritime sont de deux sortes : dans la région des lacs, où les terrains voisins du Canal sont peu élevés au-dessus du niveau de la mer, les dragages sont effectués au moyen de dragues à couloir qui déversent directement les déblais sur le sol, jusqu'à 80 mètres de distance. Dans la région des collines (seuils), au contraire, on établit des dragues à porteur qui déversent les déblais dragués dans des chalands, au moyen desquels ces déblais sont transportés aux lieux de dépôt, soit dans les lacs, soit en mer. Le système à porteur est également employé à Port-Saïd pour l'enlèvement des dragages du port et de la rade, mais il présente en rade l'inconvénient de n'être praticable que par beau temps, c'est-à-dire pendant une partie de l'année seulement, car des avaries pourraient se produire, par suite des chocs, soit à la drague, soit au porteur, lorsque la mer est houleuse.

Il est, cependant, de première importance que l'entrée de Port-Saïd soit sans cesse maintenue à une profondeur donnant libre passage aux navires et que les appareils employés au dragage puissent fonctionner en toute saison. Pour atteindre ce but, la Compagnie a fait construire à Renfrew, par MM. Simons, une drague porteuse, en acier, à godets, à deux hélices, de 81 m. 07 de longueur, 14 m. 32 de largeur et 5 m. 79 de creux.

Le puits à déblai a 1 200 mètres cubes de capacité. La drague peut draguer à 12 mètres de profondeur, sous l'eau, et extraire, en terrain sableux, 1 800 tonnes de déblais par heure et fonctionner par une houle de 90 centimètres à 1 mètre. On a donné à cette drague le nom de la *Puissante*. Les essais qu'on en a faits dans la Clyde ont donné de bons résultats comme consommation de charbon, évaluation du cube dragué et résistance à la mer. Elle est actuellement à Port-Saïd et a été immédiatement mise en service.

La drague porteuse la *Puissante* représente l'instrument le plus perfectionné existant à ce jour comme drague « *à godets* »; mais les dragues dites « *à succion* » peuvent fournir un rendement encore plus considérable. Leur machinerie consiste en une ou deux énormes pompes centrifuges qui aspirent et refoulent, dans des tuyaux appro-



CUIRASSÉ TRAVERSANT LE CANAL.

Cliché de la Compagnie de Suez.

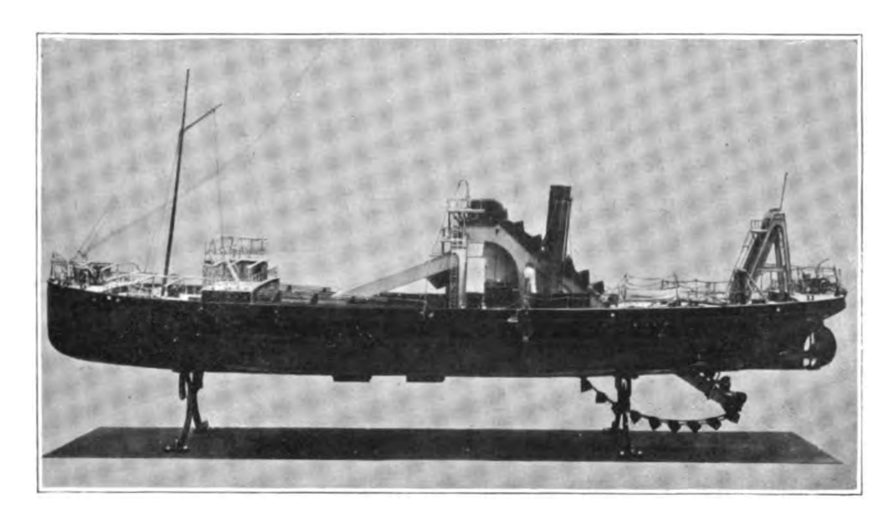
priés, un mélange d'eau et de déblais. Récemment, les Américains ont construit des dragues colossales de ce système. Sur certains de ces appareils, la force totale des machines principales et auxiliaires dépasse 3 000 chevaux et le rendement atteint 3 000 mètres cubes de déblais solides à l'heure ; ce qui correspond à un débit de 6 à 8 mètres cubes par seconde du mélange d'eau et de déblai aspiré par les pompes. Une drague de ce genre, la drague *Hercules*, établie sur les plans de M. Lindor W. Bates, a été envoyée au Canal de Suez pendant le mois de janvier 1901. Cette drague présente la particularité d'être munie d'un désagrégateur constitué par une couronne de couteaux qui tourne autour de la crépine du tuyau d'aspiration et découpe le terrain en menus fragments, que la pompe peut aspirer, même s'il s'agit d'argile dure. Une drague « *à succion* » munie d'un pareil désagrégateur peut donc attaquer des terrains plus ou moins compacts, qui résistent à l'attaque des dragues à succion ordinaires. — La machine principale de la drague *Hercules* actionnant la pompe centrifuge a une force de 1 600 chevaux : les autres machines auxiliaires représentent 800 à 900 chevaux. Pendant les essais faits dans le Canal de Suez, le rendement de cet appareil travaillant dans le sable a été de 1 300 mètres cubes en moyenne et de 1 650 mètres cubes au maximum. L'argile molle et l'argile dure ont été facilement attaquées par les couteaux et aspirées par la pompe. Le rendement a été naturellement inférieur à celui obtenu dans le sable, mais on peut conclure de ces essais que le difficile problème des dragages rapides et économiques est bien près d'être résolu et que les nouveaux appareils soit « *à godets* », soit « *à succion* » vont nous permettre d'atteindre à des résultats que nous avions considérés jusqu'à présent comme chimériques.

Enfin la Compagnie, par des améliorations incessantes, se met en mesure de répondre aux nécessités de l'avenir. Avant même que les travaux d'élargissement fussent achevés, elle a arrêté, sur la proposition de notre distingué ingénieur en chef, M. Quellennec, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, un programme de travaux complémentaires qui est en cours d'exécution.

Au 1er janvier 1899, le Canal présentait déjà des fonds de 9 mètres et plus, sur toute la largeur du plafond et sur une longueur totale de 90 kilomètres.

Ce résultat est dû au mode de procéder adopté, depuis 1895, pour les travaux de curage, qui sont dirigés de manière à obtenir dans le Canal une profondeur utile de 9 mètres, avec chambre d'apports de 50 centimètres en contre-bas.

En 1899, les curages d'entretien ont été poussés à la même



MODÈLE DE LA DRAGUE LA « PUISSANTE ».

profondeur de 9 m. 50, sur 40 autres kilomètres. Ce travail sera poursuivi de manière à atteindre, pour la fin de l'année 1902, la profondeur *utile* de 9 mètres, avec chambre d'apports de 0 m. 50 en contre-bas, dans toute la largeur du plafond, sur toute la longueur du Canal.

La réalisation de ce programme nécessitera, en outre des dragages à effectuer dans les terrains ordinaires, l'extraction d'environ 49 000 mètres cubes de rocher, dont 10 500 mètres cubes de roche dure pouvant être désagrégée par le pilon et 38 500 mètres cubes de roche très dure, nécessitant l'emploi des explosifs. Le dragage

de ces rochers sera fait immédiatement à 9 m. 80 et même à 10 mètres, pour dégager définitivement le profil du Canal à 9 m. 50 de profondeur.

On pourra donc prochainement autoriser le passage des navires avec 8 mètres de tirant d'eau maximum, au lieu de 7 m. 80, comme de nos jours. Cette augmentation de 20 centimètres, quelque faible qu'elle soit en apparence, n'en constituera pas moins un très précieux avantage pour les armateurs, et je vais essayer d'en donner la raison.

Les navires qui bénéficieront de la mesure projetée et qui passent actuellement le Canal avec un tirant d'eau de 7 m. 80, ont une section horizontale : les uns, de 1 200 mètres carrés (largeur moyenne 12 mètres, applicable à 100 mètres de longueur), — les autres, de 1 800 mètres carrés (largeur moyenne 15 mètres, applicable à 120 mètres de longueur). Plusieurs dépassent même ces dimensions, mais ils constituent des exceptions, et j'établirai mon calcul pour des navires d'une portée courante.

Un enfoncement de 1 centimètre en plus, c'est-à-dire un tirant d'eau de 7 m. 80, correspond pour ces navires à un déplacement d'eau supplémentaire de 12 à 18 mètres cubes, c'est-à-dire à un excédent de chargement de 12 à 18 tonnes (de 1 000 kilogrammes) de marchandises.

Un enfoncement supplémentaire de 20 centimètres (tirant d'eau porté de 7 m. 80 à 8 mètres) correspond de même pour ces navires à un déplacement d'eau supplémentaire de 240 à 360 mètres cubes, c'est-à-dire à une augmentation de chargement de 240 à 360 tonnes, poids de marchandises que le navire transportera dans le Canal, sans augmentation des droits de transit, puisque ceux-ci sont perçus sur le tonnage net et non sur le tonnage des marchandises transportées.

On voit que rien n'est négligé pour faire face à toutes les éventualités et aux conséquences qu'a entraînées et qu'entraînera la mise en service des monstres marins sortis récemment et appelés à sortir des divers chantiers de construction. Il est bon qu'on sache, du reste, que le tirant d'eau de 7 m. 80, actuellement admis dans le Canal, correspond à l'état des ports des Indes et de l'Extrême-Orient,

et il n'y a, dans le monde, que peu de bateaux d'un tirant d'eau supérieur à 8 mètres, tous affectés à la navigation transatlantique, comme le *Campania* et le *Lucania*, de la Compagnie Cunard; la *Lorraine*, que vient de mettre en service la Compagnie Transatlantique; le *Kaiser-Wilhelm-der-Grosse*, du Norddeutscher Lloyd, et l'*Oceanic*, de la White Star Line, qui ne mesure pas moins de 214 mètres de longueur, et le *Deutschland*, de la Hamburg America Line, qui détient, pour le moment, le record parmi les léviathans de l'Océan Atlantique.

En fait, actuellement, aucun navire de commerce n'est obligé d'alléger pour passer le Canal. Les plus grands cuirassés seuls doivent faire cette opération. Afin de se limiter au tirant d'eau réglementaire, le *Victorious*, de la marine anglaise, a dû décharger 600 tonnes; mais la *Rossia*, de la marine russe, le plus grand des croiseurs actuellement à flot, après le *Powerfull* et le *Terrible*, a pu passer en déplaçant simplement certains poids de l'arrière à l'avant. A la fin de l'année 1900, nous avons reçu le plus gros de tous les navires de commerce; c'est le *Grosser-Kurfürst*, du Norddeutscher Lloyd, et qui est du type *Barbarossa* amélioré. Construit sur les chantiers de MM. Schichau, de Dantzig, ce paquebot mesure 178 mètres de longueur. Son tonnage brut de registre atteint 13 182 tonnes et son déplacement est de 22 000 tonnes. La puissance de ses machines est de 8 000 chevaux indiqués. Le *Grosser-Kurfürst* allait de Brême à Sydney avec un chargement de 13 500 tonnes de marchandises diverses et 532 passagers civils. Il calait 7 m. 80. Aussi est-il de ceux qui bénéficieront le plus, avec son frère aîné, *Barbarossa*, de la fixation du tirant d'eau à 8 mètres.

On peut, il est vrai, nous reprocher que la vitesse des navires soit limitée à 10 kilomètres à l'heure, dans les parties entre berges; — mais, à supposer que le Canal fût encore plus large, il serait imprudent d'augmenter sensiblement cette vitesse; car les échouages de masses énormes, telles que les cuirassés et les grands paquebots modernes, risqueraient de devenir fort graves si elles étaient lancées à grande allure. Or, dans un Canal, même beaucoup plus large

que le Canal actuel, il faut toujours compter avec les échouages, qui dépendent forcément d'une avarie au gouvernail ou à la machine, d'un ordre mal transmis, d'une erreur du timonier, d'une foule de circonstances fortuites, qu'il n'y a aucun moyen d'éviter. Les navires peuvent, du reste, marcher à toute vitesse sur le parcours des grands lacs Amers (1).

* * *

Des voyageurs et des gens du monde, non pas des marins, m'ont fait cependant l'objection suivante : « Nous reconnaissons, m'ont-ils dit, que la traversée du Canal de Suez est assurée de jour et de nuit avec une sécurité et une rapidité suffisantes, mais il nous semble que vous vous êtes donné beaucoup de peine, et que vous avez recouru à des moyens bien savants et peut-être trop compliqués pour arriver à un résultat que vous auriez obtenu plus facilement, pour la navigation de nuit, en éclairant tout simplement les berges du Canal par des lampes électriques, comme les Allemands l'ont fait à Kiel.... Le canal de la mer du Nord (Nord-Zee-Kanaal), d'Amsterdam à Ymuiden, n'est même pas éclairé, et les navires s'y croisent de jour et de nuit, en pleine marche. »

Je connais le canal de Kiel et celui de la mer du Nord; mais comme M. Tillier les a également visités et nous a fourni les renseignements les plus complets à ce sujet, grâce à sa compétence, à la bonne grâce qu'on a mise à le renseigner et aux recommandations de notre excellent collègue M. Anslijn, je crois être à même de répondre à cette critique.

D'abord, le canal de Kiel a 98 kilomètres de longueur et 45 mètres de largeur dans les gares, tandis que celui de Suez, comme on l'a vu, a 160 kilomètres de longueur et 37 mètres de largeur au plafond. On croit généralement que les lampes électriques établies

(1) Sir Charles A. Hartley, K. C. M. G. F. R. S. E., M. Inst. C. E. et membre de la Commission consultative des travaux de la Compagnie de Suez, a fait, le 15 septembre 1899, à Douvres, une très savante communication sur le Canal. Elle a été publiée a Londres par William Clowes and Son, sous le titre : *A short story of the Engineering Works of the Suez Canal, to the present time.*

tout le long du canal de Kiel sont assez nombreuses et puissantes pour éclairer la surface de l'eau et les berges, comme le font, par exemple, les lampes à arc des ports illuminés à la lumière électrique. C'est une erreur. On ne s'est nullement préoccupé d'éclairer la surface de l'eau et des berges, mais bien uniquement de créer deux lignes ininterrompues de petits feux, qu'on pourrait appeler feux de direction, s'ils n'étaient pas placés sur les berges, et si ce nom n'était pas ordinairement réservé aux feux sur lesquels on peut gouverner. Les lampes sont disposées sur les deux rives, toujours en face les unes des autres; elles sont éloignées dans les parties droites de 200 mètres en longueur et, comme elles se trouvent placées à 5 ou 10 mètres de la ligne d'eau, les lampes d'un même couple sont éloignées l'une de l'autre, en largeur, de 80 à 100 mètres. Dans les courbes, l'écartement en longueur varie de 60 mètres à 80, suivant le rayon; leur hauteur au-dessus de l'eau est de 5 mètres. La lumière est fournie par deux usines électriques fonctionnant chacune sur la moitié du canal, et installées l'une à Holtnau, l'autre à Brunsbuttel. Les tensions extrêmement considérables dans les fils (qui sont aériens) ont rendu nécessaire l'installation, dans les endroits habités, de filets placés au-dessous des fils, pour éviter des accidents, des foudroiements, en cas de rupture. Toutes les lampes s'allument ensemble, à la nuit, et d'un seul coup. Après les quelques difficultés inhérentes au début dans des installations aussi complexes, le système paraît fonctionner d'une façon satisfaisante.

M. Tillier estime cependant qu'il est plus facile et plus pratique de naviguer avec un projecteur, éclairant toute la route, à une distance suffisante en avant, que de se guider entre deux lignes de petits feux, indiquant seulement cette route, sans l'éclairer réellement. Du reste, les trains de navires à voiles remorqués ne naviguent jamais de nuit, et il est intéressant de remarquer qu'à la latitude de Kiel (54° 2′ N.), les nuits d'hiver sont très longues, et qu'il n'y a, au contraire, que deux ou trois heures de vraie nuit en plein été.

D'après les règles écrites, dont j'avais eu connaissance, les croisements en marche des navires calant moins de 6 m. 50, étaient auto-

risés, et j'avoue qu'en considérant les profils du canal de Kiel, j'avais été surpris que de pareils croisements en marche pussent s'effectuer d'une façon normale et sans danger. J'en avais même conclu que nous péchions peut-être à Suez par excès de timidité. Aussi, M. Tillier a-t-il étudié avec grande attention l'exploitation du canal de Kiel à ce point de vue.

Il résulte de ses renseignements que, dès le début de l'exploitation, on s'est aperçu, à la suite de quelques accidents, que la limite de 6 m. 50 était beaucoup trop élevée. Aujourd'hui, le chef du transit, qui est un capitaine de vaisseau en retraite, a adopté des mesures plus sages. On fait garer tous les navires même ceux qui calent 2 m. 50 toutes les fois qu'un bâtiment de plus de 5 mètres de tirant d'eau doit les croiser; et encore cette limite de 5 mètres n'est-elle pas la limite inférieure. Si les officiers de marine qui remplissent des fonctions analogues à celles de nos agents principaux aux deux ports d'entrée, ou si les pilotes en route jugent qu'un bâtiment de moins de 5 mètres est surchargé — le cas est fréquent pour les navires transportant du bois — ou gouverne mal, soit parce qu'il est sur lest, soit parce que le vent est de travers, le croisement en route, avec ledit navire, n'est pas autorisé, et les autres navires au-dessus de 2 m. 50 se garent pour lui.

A Kiel, les petits s'effacent toujours devant les gros, et c'est assez rationnel et même prudent pour les bateaux. Du reste, les marins chargés de l'exploitation considèrent les croisements en route, sauf pour les très petits navires, comme dangereux, et ils seraient tout disposés à procéder comme nous le faisons à Suez, s'ils n'étaient pas absolument dominés par la question vitale de la rapidité du transit, car l'économie de temps réalisée par les navires qui prennent la voie de Kiel, au lieu de faire le tour du Jutland, est à peine de quarante heures.

Les gares sont au nombre de huit, espacées les unes des autres de 12 kilomètres; de plus, dans les lacs, se trouvent des endroits où les navires peuvent, non seulement se croiser, mais s'éviter complètement.

Il n'est pas admis dans le canal de Kiel que les navires se garent sur berge comme à Suez. C'est là une différence des plus notables qui tient à la qualité des terrains, et à ce que, partout ou presque partout, on peut craindre la présence, sur le talus, de blocs de rochers dits « erratiques » sur lesquels les bâtiments peuvent s'avarier. Il a donc fallu adopter un système permettant aux navires de s'amarrer, sans que leur flanc, du côté de la terre, touche le talus. On y est parvenu en battant sur la longueur de chaque gare, à petite distance les uns des autres, des pieux par les fonds de 5 mètres.

Quant aux accidents et incidents qui se produisent à Kiel, ils sont de la même nature que les nôtres. Mais on ne se préoccupe pas beaucoup de la durée des échouages, car on peut toujours, ou presque toujours, en manœuvrant convenablement les écluses d'entrée et celles des rivières, faire monter l'eau et renflouer le navire échoué. Aussi l'administration a-t-elle jugé inutile d'avoir des remorqueurs puissants. Un accident qui a eu des suites graves et qui ne s'est jamais produit à Suez a interrompu pendant longtemps la navigation pour les navires dépassant 4 mètres. Un des bâtiments ayant touché sur des blocs « erratiques » s'est fait une voie d'eau à la suite de laquelle il a coulé, et il a complètement chaviré du côté du canal. L'opération de relevage a été des plus laborieuses, car le navire portait plus de 1 700 tonnes de net.

De plus, on sait que le canal de Kiel est une propriété de l'Empire, qu'il est administré par des agents de l'Empire, que c'est principalement un canal stratégique et qu'il a été établi pour servir de voie militaire à la flotte allemande et permettre aux plus gros cuirassés de transiter en tout temps, d'une mer à l'autre, sans être obligés de franchir les détroits du Danemark. Quand la flotte allemande doit y passer, tout transit commercial est interrompu. Si on avait voulu créer simplement pour les navires une voie commerciale, qui existait déjà, pour les bateaux de rivière, par le canal à écluses de l'Eider, on aurait certainement adopté des profils inférieurs à ceux qui ont été exécutés, car le commerce avec la Baltique se fait (et se fera sans doute toujours à cause des fonds de cette mer) par des navires de dimensions

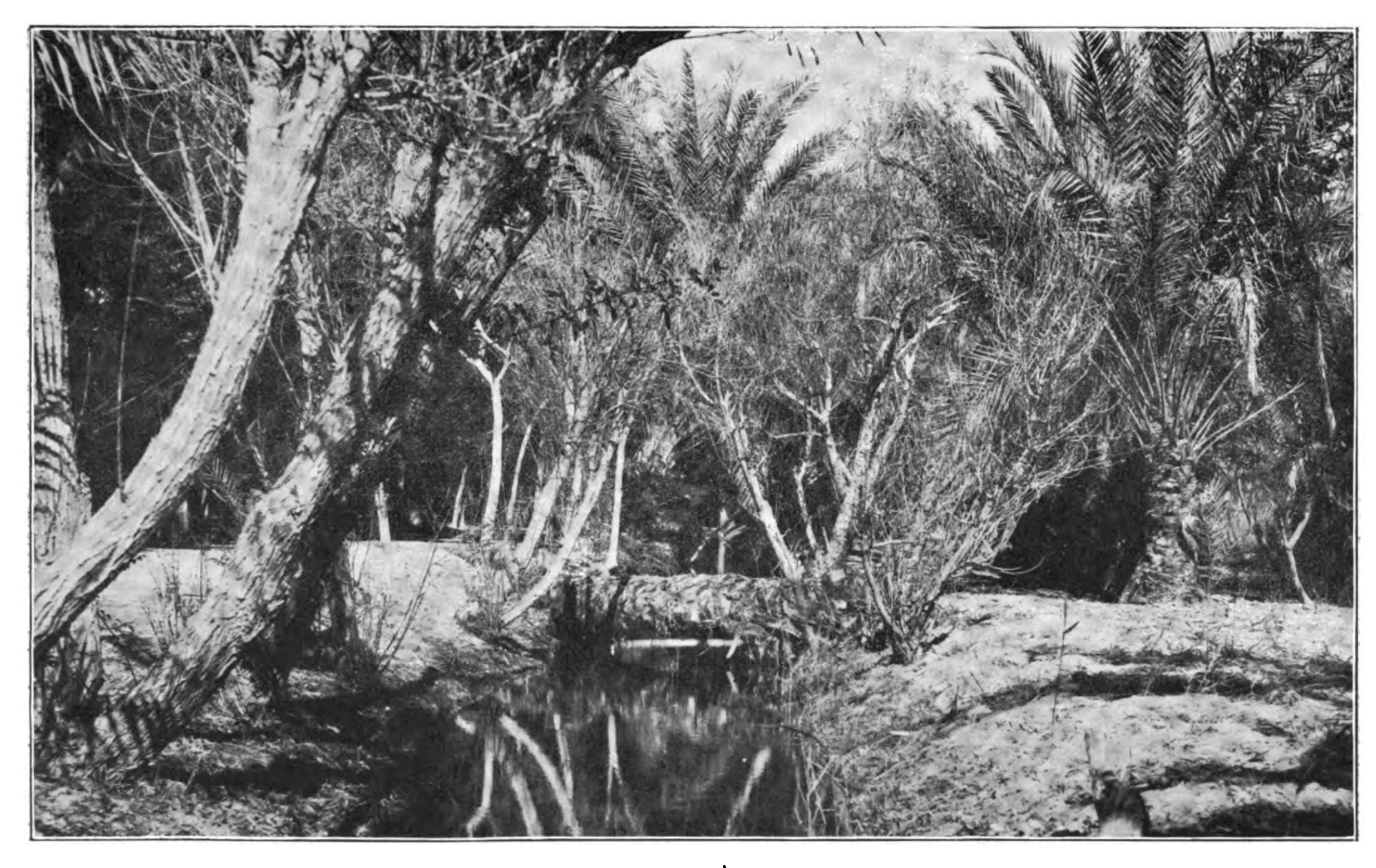
moyennes, et on ne peut compter sur le passage de grands paquebots.

Le canal de Kiel n'a donc pas, comme celui de Suez, un caractère international; ce n'est point une entreprise industrielle et financière comme la nôtre, dans laquelle il convient certainement de réaliser toutes les améliorations possibles, mais aussi de tenir compte de la juste rémunération des capitaux engagés, de l'utilité pratique des sacrifices consentis et des responsabilités à encourir.

∴

Le canal de la mer du Nord (Nord-Zee-Kanaal) appartient également à l'État hollandais; il n'a que 19 kilomètres de longueur, du port d'Amsterdam au point où commence l'élargissement de la grande écluse d'Ymuiden. Sa largeur, qui est de 36 mètres au plafond, est portée à 46 mètres dans les courbes. Les écluses d'Ymuiden sur la mer du Nord, d'une part, et celles qui font communiquer le port d'Amsterdam avec le Zuyderzee, d'autre part, permettent de maintenir un niveau à peu près constant. Aussi peut-on dire que, pratiquement, sauf près d'Ymuiden, au moment où l'on ouvre les écluses, il n'y a pas de courant sensible. La profondeur est maintenue à 9 mètres. Les berges sont presque partout défendues par des roseaux qui poussent très drus, comme dans les autres canaux de Hollande, et cette protection est d'une telle efficacité que le passage des navires n'occasionne aucune érosion.

Tous les navires sont obligés de se munir de pilotes et la vitesse réglementaire est de 9 kilomètres à l'heure. En dehors de ces prescriptions, les navires naviguent librement; ils peuvent se croiser en marche ou s'amarrer sur les pieux disposés sur toute l'étendue des berges; mais, dans la pratique, la plupart des navires calant plus de 6 mètres se font remorquer par un ou deux remorqueurs et ne naviguent pas de nuit. Presque tous les capitaines, même ceux de petits navires, prennent à Ymuiden et à Amsterdam des hommes de barre spéciaux, qui gouvernent les bâtiments pendant toute la durée du transit, et qui sont devenus, par la pratique, d'une habileté remarquable.



LES PLANTATIONS D'ABOU-RAHAM.

Cliché appartenant à la Compagnie de Suez.

Les navires sont toujours et *dans tous les cas* responsables des avaries qu'ils causent au matériel du canal, et le montant de ces avaries, quelque faible qu'il soit, leur est toujours réclamé. Les capitaines sont seuls responsables des avaries de navires à voiles.

La manœuvre à opérer pour les croisements en marche consiste à faire gouverner les deux navires directement l'un sur l'autre et à les faire *venir* légèrement ensemble sur tribord, lorsqu'ils sont à très petite distance l'un de l'autre. Cette manœuvre, qui est la seule pratique et possible, n'en est pas moins fort délicate. Aussi, le directeur maritime de la Compagnie *Nederland*, qui est un ancien capitaine, a déclaré à M. Tillier que cette manœuvre était dangereuse pour les navires de sa Compagnie, qui sont les plus gros fréquentant le canal, bien qu'ils ne calent que 6 m. 50.

En résumé, si les croisements en marche ont lieu dans les canaux de Kiel et de la mer du Nord, c'est que les bâtiments qui les fréquentent sont d'un tonnage très inférieur aux paquebots et aux cargo-boats fréquentant le Canal de Suez. De plus, si les navires venant d'Amsterdam sont chargés, ceux qui s'y rendent sont ordinairement plus ou moins lèges, de sorte que les croisements s'effectuent presque toujours entre un navire chargé et un autre qui ne l'est pas ou qui l'est peu. Il n'en est pas de même à Suez. Aussi, quelque séduisante que soit la tentation d'autoriser les croisements en marche, de jour et de nuit, je crois qu'il est prudent d'attendre que les dimensions du Canal permettent d'appliquer cette amélioration, sans aucune espèce de danger pour la sécurité de la navigation et la responsabilité de la Compagnie.

* * *

II. — *Les Plantations.*

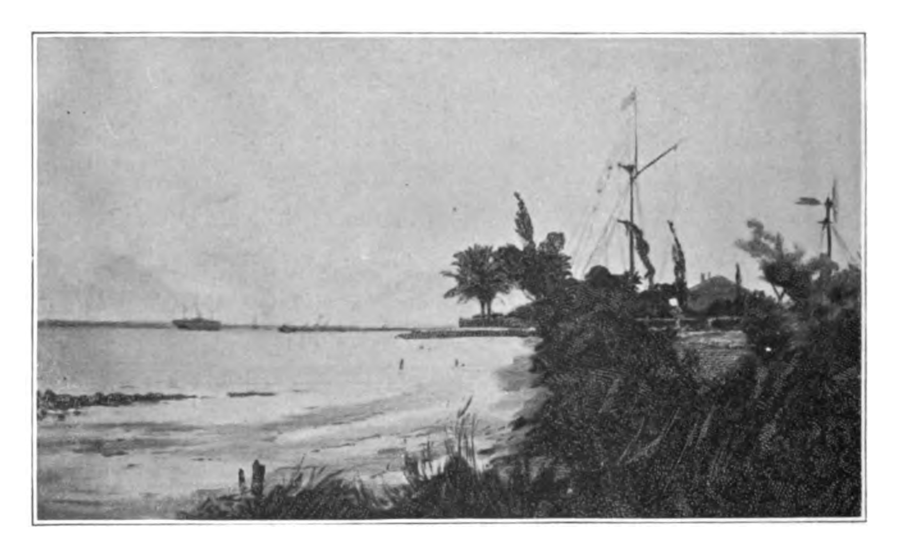
Nous venons de voir que les berges du canal de la mer du Nord sont protégées par des plantations de roseaux contre l'effet du remous et les érosions causées par le passage des navires. A Suez, la question des plantations est encore plus importante et beaucoup plus difficile à résoudre.

Le sol de l'Isthme de Suez est généralement de nature siliceuse et très mobile; or, comme le Canal maritime est ouvert suivant une direction nord-sud, perpendiculaire à celle des vents régnants, qui soufflent de l'ouest, les pessimistes en avaient tiré, au commencement des travaux, de menaçantes prévisions. Elles ne se sont pas réalisées; mais il ne faut pas moins reconnaître que la quantité de sable qui tombe annuellement dans le Canal, jointe aux érosions des berges, oblige à des dragages permanents et à des dépenses qui en sont la conséquence.

Contre l'apport des sables par les vents, on avait construit des écrans en barrières sèches, faites avec des roseaux; mais elles n'avaient qu'un effet médiocre et devaient être renouvelées au moins tous les cinq ans. Ces moyens étaient donc insuffisants. Quant aux berges, on a d'abord entrepris de les cuirasser et on a eu recours à trois procédés : des empierrements, des fascinages, des palplanchages. Seuls, les empierrements ont réussi; mais le prix en est très élevé et il eût été particulièrement regrettable d'appliquer ce système coûteux sur la berge Asie, qui ne présente qu'un caractère provisoire, à cause des élargissements successifs qui se sont faits et se feront toujours de ce côté. On a été ainsi amené à étudier l'emploi de plantes et d'arbres, pour assurer la consolidation des berges et pour former des écrans contre le vent.

Je me souviens qu'en 1865, et même en 1869, il n'y avait que peu de végétation à Ismaïlia. C'était le désert dans toute son aridité. Aujourd'hui, c'est une oasis merveilleuse, complantée d'arbres de hautes futaies, formant berceau dans les avenues et interceptant les rayons du soleil. Dans le jardin de notre chef des plantations accessoires, le dévoué et fidèle M. Thévenet, poussent et prospèrent des letchi, des magnolias, des multipliants, le flamboyant de Madagascar, le frangipanier, le ficus elastica, le manguier, le goyavier, le caféier, toutes les variétés d'eucalyptus et de mimosas, et enfin le prunier et le poirier. Il y a un bougainvillea dont le tronc mesure 80 centimètres de diamètre et la longueur des rameaux dépasse 20 mètres.

Il a donc été prouvé, par les plantations d'Ismaïlia, de Bir-Abou-Ballah et d'Abou-Raham, que le sol du désert, une fois dessalé et irrigué, peut être fertile. Cette terre, comme on l'a dit bien avant moi, *est redevenue vierge, à force de vieillesse !* Aussi commença-t-on les plantations par les bords des canaux d'eau douce, où elles réussirent parfaitement, et tout autour de l'usine des eaux de Port-Saïd. Puis, comme il fut prouvé qu'on pouvait irriguer la plus



LA GARE DE KABRET ET LES PLANTATIONS DE ROSEAUX SUR LES BORDS DU CANAL.
D'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Compagnie de Suez.

grande partie des berges du Canal maritime, on s'arrêta à un programme, qui est en cours d'exécution, et qui consiste à planter, parallèlement au Canal et au delà des cavaliers, à 50 mètres environ de la ligne d'eau, une bande de grands arbres, sur 50 mètres de largeur, pour arrêter les sables d'apport ; puis, à la ligne d'eau, des roseaux destinés à amortir l'action érosive du flot ; enfin, à boiser les banquettes en arbustes, arbrisseaux et plantes rampantes. Les principales essences sont le tamarix, le mimosa, le filao, le lebeck, les palmiers et toute une série de plantes robustes.

En 1893, une ingénieuse expérience fut tentée par notre collègue, M. Boucart, ancien inspecteur général des forêts. Dans une très grande



LE CANAL D'EAU DOUCE ET LE CANAL MARITIME.

D'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Compagnie de Suez.

partie de l'Isthme, on rencontre dans le sous-sol une nappe d'eau, à peine saumâtre, qui est retenue dans les sables par une mince couche d'argile et qui s'écoule à peu près au niveau de la mer et du Canal. Comme les banquettes, déjà en déblai, ne se trouvent qu'à 1 m. 50 ou 2 mètres au-dessus de cette nappe d'eau, M. Boucart eut la pensée de placer les tamarix à portée de cette bienfaisante humidité, en donnant aux boutures la longueur nécessaire pour l'atteindre. La nature des sables légère et perméable permettait d'espérer que les racines se développeraient et vivraient à cette profondeur.

Les prévisions de M. Boucart se sont réalisées; cinq cent mille boutures longues furent plantées, suivant ses indications en 1894-95: elles garnissent actuellement une étendue de 20 kilomètres, dans les seuils du Serapeum et d'El Guishr et jouissent d'une bonne santé, puisque leurs jets ont atteint jusqu'à 3 mètres de hauteur.

Si l'on a renoncé aux boutures longues, c'est qu'on peut maintenant irriguer la plupart des cavaliers, au moyen de béliers hydrauliques. Dans les parties où le terrain est mauvais, où le sol est argileux, compact et très salé, on a même constaté que les tamarix viennent mieux par semis que par boutures. Quand ils ont atteint 1 mètre environ, on sème, dans l'intervalle, des mimosas. Protégés par les tamarix, ces arbustes, dont la croissance est extrêmement rapide (25 centimètres par mois), prennent rapidement la vigueur suffisante pour résister aux poussières salées qui, entraînées par le vent, se déposent sur les feuilles, où elles sont retenues par la rosée très abondante de la nuit. Pour aider au développement des jeunes plants de filaos et les protéger contre la sécheresse, la chaleur et le vent, on sème au pied de chaque arbre deux graines d'arachides. — La plante étend ses feuilles sur le sable et forme comme une réserve de fraîcheur au pied du jeune arbre. En outre, près de chaque filao, on sème quelques graines de mimosa pour l'abriter. Quand le filao a pris de la force, il dépasse en hauteur le mimosa, dont la taille n'excède pas 4 ou 5 mètres, et, sans reconnaissance pour les services rendus, il le fait périr et continue sa croissance. Parmi les diverses

Légende

1 Usine des Eaux
2 Ancien Palais Khédival
3 Eglise Grecque
4 d° Catholique
5 Mosquée
6 Résidence Admin.ve
7 Bureaux de la Cie
8 Gouvernorat
9 Sect.on du Canal Abbassieh
10 Capitainerie du port
11 Ateliers de la 2e Sect.on
12 Réservoirs
13 New-Hôtel
14 Victoria-Hôtel
15 Douane

variétés de tamarix, c'est le « tamarix nilotica » qui est le plus rustique et réussit le mieux.

L'alfa (imperata cylindrica) pousse très bien sur les talus du canal d'eau douce qui en sont presque entièrement recouverts en même temps que d'une plante sauvage dont le nom indigène est « *Barnouf* » et le nom scientifique « conyza dioscoridis ».

Mais la partie la plus ardue de la tâche, qui incombe à notre service des plantations, est la protection des talus du Canal maritime, à cause du batillage qui se produit au moment du passage des navires, des érosions qui en sont la conséquence et qui entraînent avec elles les plantations de roseaux dans la cuvette. Il résulte des nombreuses expériences qui ont été tentées, que, pour permettre aux roseaux de se développer et de jouer le rôle utile qu'on en attend, il est indispensable de les préserver de l'action directe du flot. On a donc planté les racines en s'aidant d'un bâtardeau provisoire, pratiqué dans la risberme, presque à la ligne d'eau et en laissant émerger quelques tiges de façon à ne pas soustraire complètement les racines à l'action de l'air, et on a établi provisoirement un fascinage, pour les soustraire provisoirement à l'action du batillage. L'« arundo gigantea » se reproduisant par graines et l'« arundo donax » par éclats de la souche, on a eu recours à ces deux modes de plantations, et les résultats en sont satisfaisants.

Nous espérons donc qu'avec le temps, des lignes continues de roseaux à fleur d'eau s'étendront tout le long du Canal maritime et protégeront les berges; que des bandes d'arbres élevés, plantés en arrière des cavaliers, arrêteront une partie des sables et que les frais annuels de dragages seront ainsi diminués; que des arbustes et des plantes rampantes garniront les talus. — Cet ensemble de plantations, n'aura pas seulement d'heureux résultats pour la Compagnie, car, en abritant les navires des grands vents, elle améliorera les conditions du transit et reposera les yeux des voyageurs, en substituant de la verdure à l'aspect désolé du désert.

*
* *



III. — *Les villes du Canal.*

Des trois villes auxquelles le Canal de Suez a donné naissance, Port-Saïd, Ismaïlia et Port-Thewfik, la première seule me paraît appelée à un véritable avenir commercial. Ismaïlia, sur laquelle on avait fondé, au début de l'entreprise, de grandes espérances, comme port central, ne les a pas réalisées, et je crois qu'elle est appelée plutôt à décroître qu'à grandir. Le commerce y est nul, et le mouvement maritime se borne à quelques barques venant par le Canal Ismaïlieh. On y a maintenu le centre de notre organisation administrative, mais les ateliers de réparation eux-mêmes disparaîtront peu à peu, pour être concentrés à Port-Saïd.



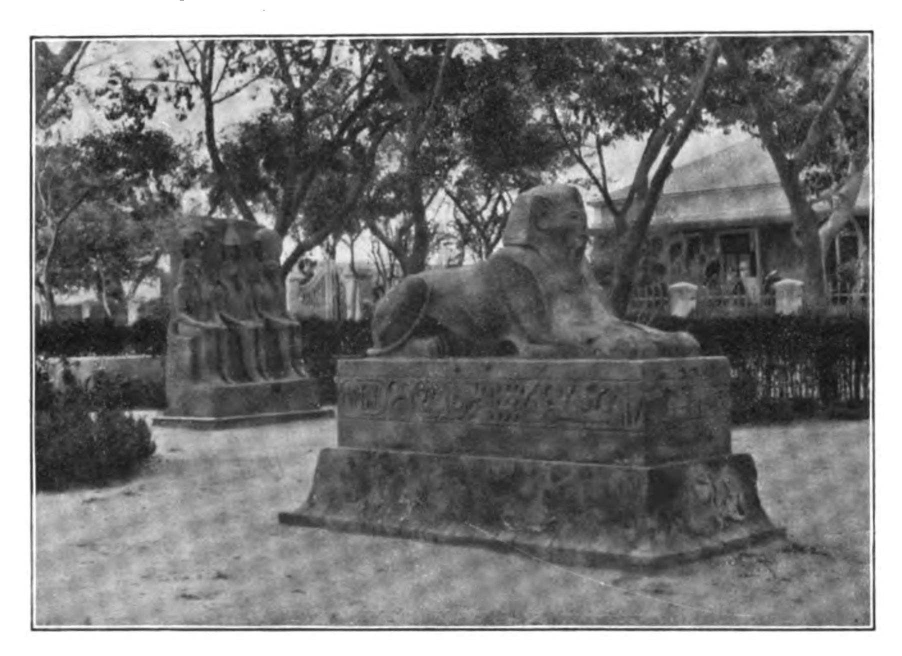
LE DÉBARQUEMENT A ISMAILIA, AVENUE JULES-GUICHARD.

Cliché de M. Maurice Herbette.

Ismaïlia vit surtout par le souvenir. A quelques mètres de l'appontement, à gauche, se trouve le poste des pilotes et on entre dans une magnifique avenue de lebecks qui forment une voûte de verdure large et impénétrable, l'avenue Guichard; d'autres avenues pareilles se détachent de celle-ci; un joli pont enjambe le canal d'eau douce, qui s'étend encadré de verdure; à droite, des talus gazonnés le bordent, qui vont rejoindre les lebecks; c'est le quai Mehemet-Ali, avec ses trois rangées d'arbres et ses jolies villas entourées de jardins. — Un petit square entouré d'une grille contient deux très beaux sphinx en granit et plusieurs stèles trouvés en creusant le Canal, à Ramsès.

Au coin de la grande rue diagonale qui mène à la place Champollion et de l'avenue qui conduit à la gare du chemin de fer, point de rencontre de notre petit tramway à vapeur et du chemin de fer égyptien, s'élève la demeure du chef de transit, jadis habitée par Jules Guichard. Mais retournons au quai Mehemet-Ali.

C'est là que se trouve le chalet Lesseps, dont la véranda, toute

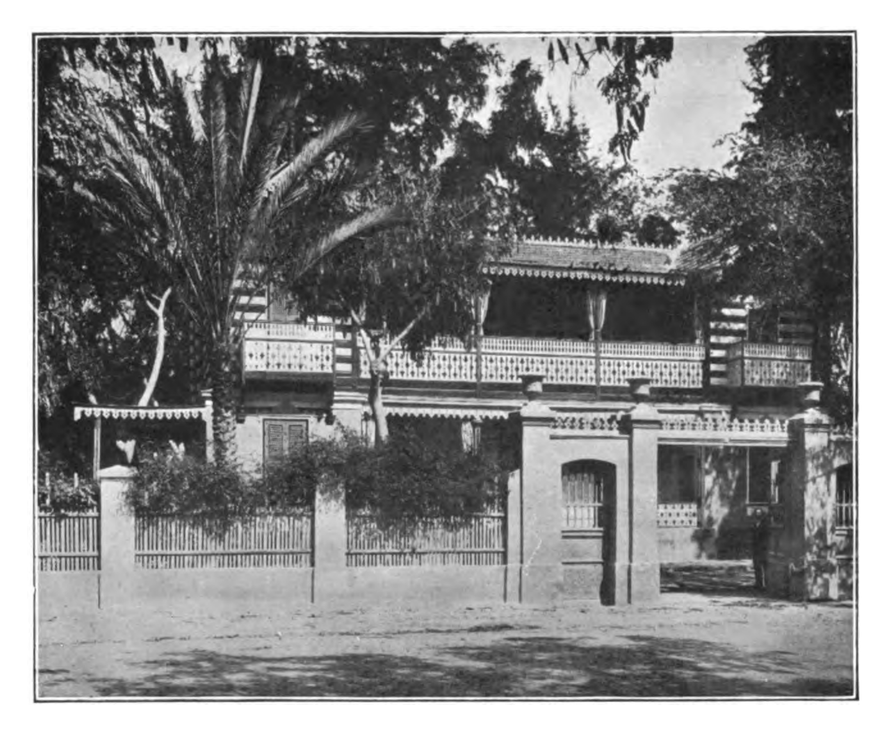


LE SPHINX ET LES STÈLES DU SQUARE D'ISMAILIA.

Cliché communiqué par M. Quellennec.

recouverte de plantes grimpantes, disparaît presque sous les grands arbres, plantés par le président-fondateur. Rien n'est plus modeste que cette demeure, et rien ne dépeint mieux le caractère et la simplicité de M. de Lesseps. Au rez-de-chaussée : un salon, une salle à manger et une petite chambre, meublée d'un lit de camp, d'une toilette, d'un bureau et d'une chaise. Point d'armoire à glace, car sa garde-robe était plus que rudimentaire. J'ai eu souvent l'honneur de voyager avec lui : une redingote, un pantalon et un gilet noirs, un habit pour les grandes circonstances, une cravate noire et une cra-

vate blanche, quelques paires de chaussettes, deux chemises de soie et deux chemises blanches qu'il faisait laver et repasser là où il pouvait.... Quel repassage!... Un morceau de savon, une brosse et un rasoir constituaient tout son fourniment.... Comme manteau,



CHALET DE LESSEPS, A ISMAÏLIA.
Cliché appartenant à la Compagnie de Suez.

il portait une *abaye* (1) et comme coiffure la *couffieh* (2).

Aussi, une malle était pour lui un objet de luxe et une toute petite valise lui suffisait amplement.

Après le chalet Lesseps, la maison qu'habitait l'ancien chef des travaux, M. Voisin-bey; puis la demeure du gouverneur égyptien

(1) L'*abaye* est une sorte de longue chape en poils de chameau, à raies blanches et marron et munie de larges manches, que portent les bédouins et les pâtres du désert.

(2) La *couffieh* est une espèce de foulard soie et coton, ou tout soie, qu'on enroule autour de la tête, et qu'on retient par une corde en poils de chameau.

de l'Isthme; puis le palais qu'Ismaïl avait fait élever à l'occasion de l'inauguration et qui est devenu la propriété de la Compagnie; enfin le jardin botanique de M. Thévenet et l'ancienne usine, d'où l'eau était refoulée à Port-Saïd, avant la construction du canal Abassieh.

Un modeste mausolée adossé au mur qui limite le jardin du chalet Lesseps, a reçu le buste en bronze du comte Sala, mort dans l'Isthme. Autour de la place Champollion, parmi ces demeures qui furent les premières construites et dont le seuil est tout verdure, voici celle de l'ancien médecin en chef de la Compagnie, le docteur Aubert-Roche, et du médecin de la division le docteur Companyo; celle de l'ancien chef du domaine, M. Poilpré, dont une des principales avenues porte le nom, etc., etc.



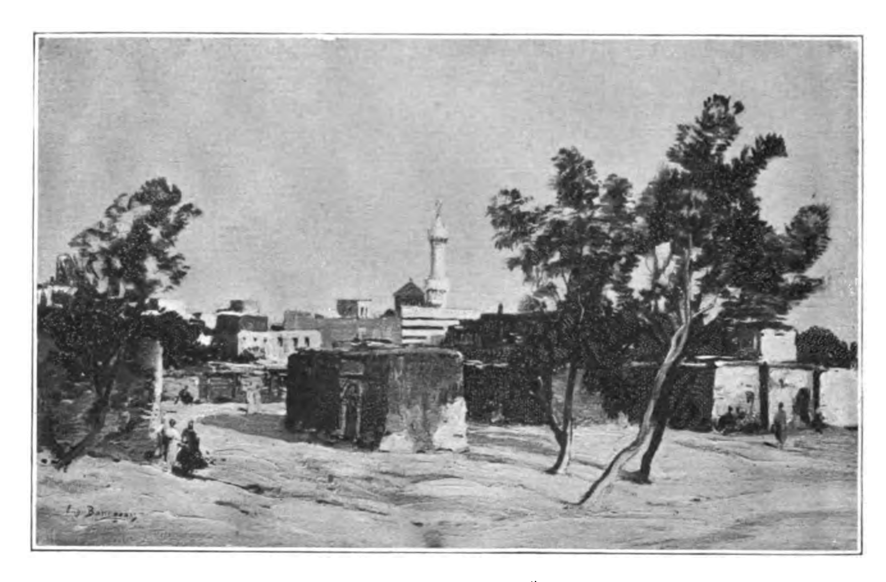
L'AVENUE POILPRÉ.
Cliché de M. Maurice Herbette.

L'église, très modeste, est dédiée à saint François de Sales, et le clocher porte, par l'inscription suivante, la date de sa fondation : XXII : MAIVS : AN : DN : MDCCCLXIV.

La mosquée a été construite au centre du village arabe. Mais ici ce n'est ni la régularité de construction, ni l'ordre, ni le calme, qu'il faut chercher. Le canal Ismaïlieh coulant à deux pas, le quai du village arabe est une sorte de marché permanent, où s'arrêtent, pour vendre leurs cargaisons, les barques venues de Zagazig ou de Suez, avec des œufs, des pastèques, des oranges, des salades, des bananes, des limons doux et des morceaux de canne à sucre. — C'est un

brouhaha épouvantable. — Quant aux moyens d'existence des habitants, très mélangés de races, les uns louent des ânes, les autres pétrissent le doura, les autres tiennent boutique au bazar; d'autres enfin pêchent sur le lac Timsah; aucun, certes, n'est millionnaire; mais ils ont tous l'air heureux, et ce petit coin est plein d'originalité et de couleur locale.

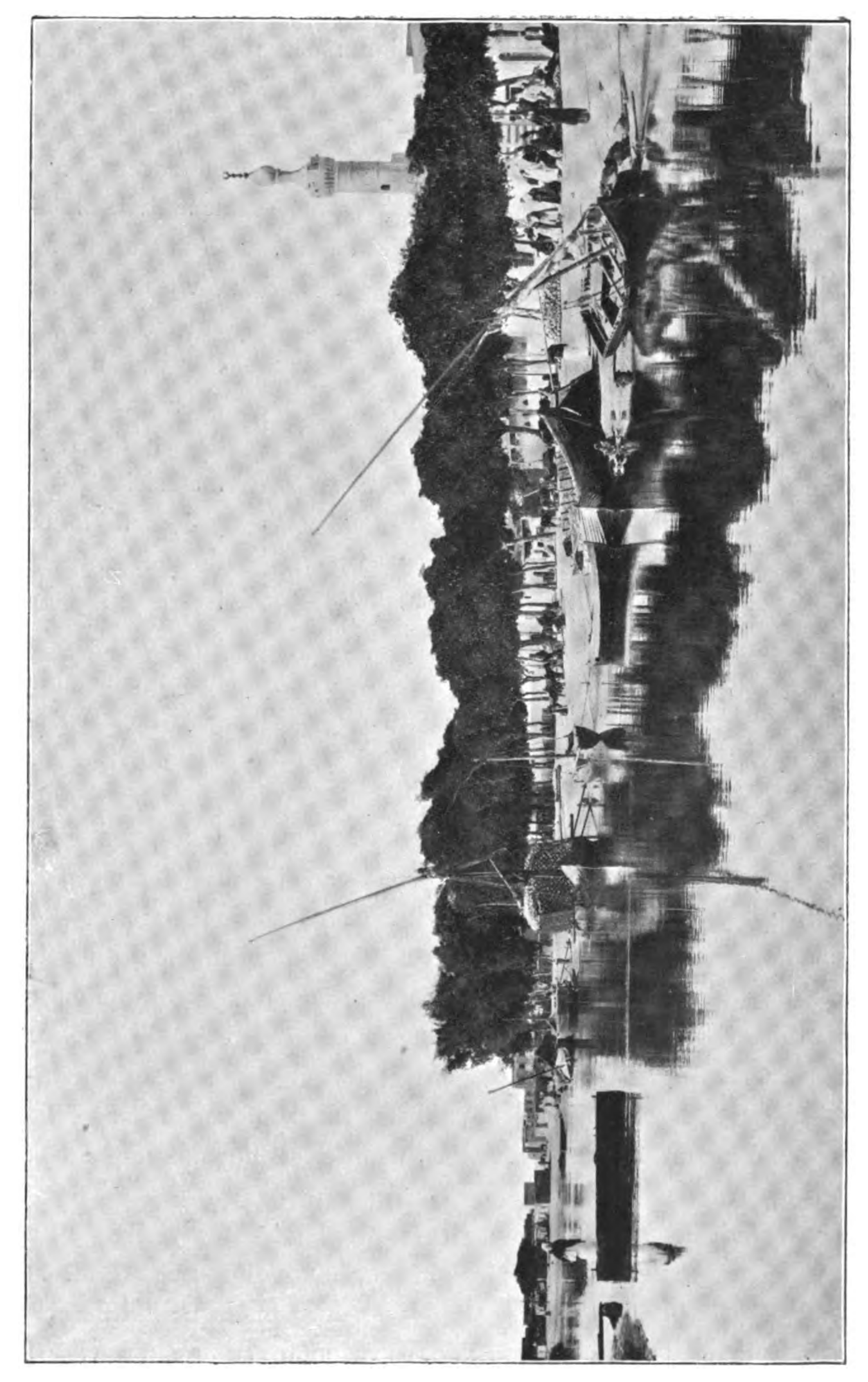
« Ismaïlia est une oasis charmante, en plein désert. Mais une tristesse se dégage de ces verdures trop sombres (1).



LA VILLE ARABE A ISMAÏLIEH.
D'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Compagnie de Suez.

« On sent obscurément une sorte de contradiction entre ces ombrages humides et le sable qui les entoure; nos regards d'Européens sont habitués à des transitions plus douces : nos antiques verdures rejoignent, par molles gradations, nos Crau ou nos Sologne. Ici, au bout d'une route en charmille où le soleil ne pénètre jamais, brusquement, presque brutalement, c'est le désert; cet arbre magnifique est « le dernier »; au delà, c'est le sable à l'infini.... Ismaïlia a la

(1) *En Égypte*. Jacques du Tillet, librairie Schleicher frères.



LE CANAL ISMAÏLIEH.

Cliché appartenant à la Compagnie de Suez.

tristesse des choses artificielles. Si l'homme se retirait, ce sable en quelques semaines aurait tout rongé. On a, en vérité, l'impression d'une « menace »; le sable semble nous guetter. Et, sans doute, Port-Saïd aussi a été créé; mais « la parodie » de la nature y est moins inquiétante. Puis, l'activité qui y règne est une activité artificielle aussi; j'entends que les forges, les usines, toute la machinerie industrielle s'amalgament convenablement avec une ville conquise sur la nature. Si l'on y sent aussi la menace du désert, l'activité matérielle qu'on y déploie donne une rassurante impression de vigueur. Dans la lutte constante qu'il faut soutenir contre les puissances naturelles, on sent que la force humaine, si apparente, est capable de triompher de l'autre; il y a harmonie entre la ville même et sa fonction. — A Ismaïlia, au contraire, l'activité est tout intellectuelle; plus de machines, des bureaux. Il faut y pénétrer pour savoir qu'on y travaille. Cette ville, où l'on fait tant de besogne, a l'air d'une ville de plaisance; elle semble ne valoir que par sa beauté naturelle. Et cette beauté naturelle et paisible est trop proche de l'aridité voisine. La contradiction est visible, manifeste; elle vous inquiète et vous oppresse. »



PLACE DU QUARTIER ARABE A ISMAILIA.
Cliché de M. Maurice Herbette.

Les environs mêmes d'Ismaïlia sont pleins de mystère et de légendes, et un des chapitres les plus curieux de l'ouvrage de M. de Lesseps (*Souvenirs de quarante ans*) est celui dans lequel il transcrit et interprète les versets de la Bible, en racontant sa première visite,



LE BUSTE DE JULES GUICHARD, ANCIEN PRÉSIDENT (JARDIN DES BUREAUX DE LA COMPAGNIE).

Cliché appartenant à la Compagnie de Suez.

avec Linant-bey, dans la terre de Gessen, à Bir-Abou-Ballah, aux ruines de Ramsès, de Socoth, etc., etc. (1).

Genèse. — CHAPITRE XLVI. — V. 28. — Or, Jacob envoya Juda vers Joseph pour l'avertir de sa venue, afin qu'il vînt au-devant de lui dans la terre de Gessen.

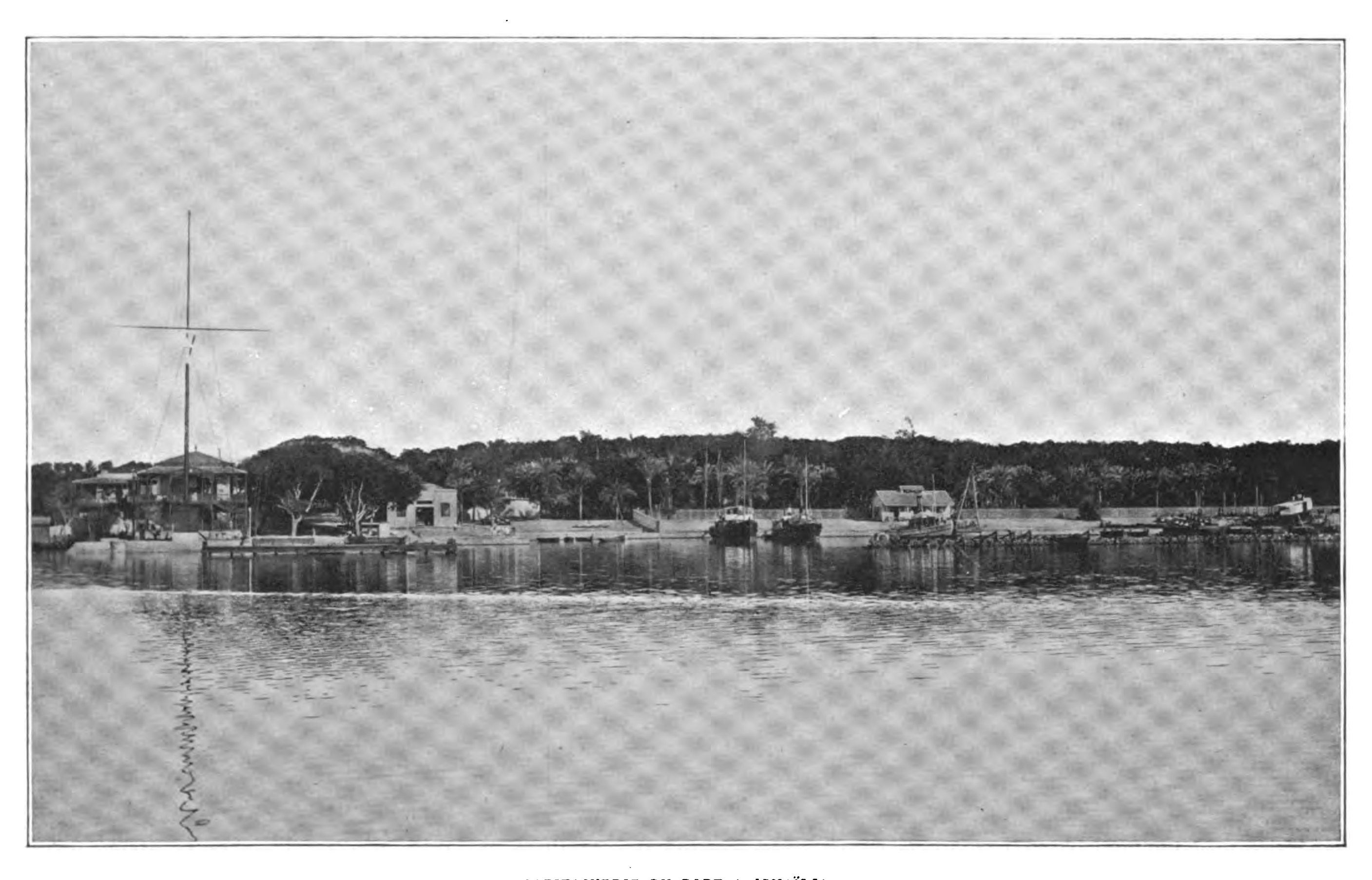
V. 33. — Et lorsque Pharaon vous fera venir (dit Joseph à Jacob) et vous demandera : « Quelle est votre occupation? »

V. 34. — Vous lui répondrez : « Vos serviteurs sont pasteurs depuis leur enfance jusqu'à présent : nos pères l'ont toujours été comme nous ». Vous direz ceci pour pouvoir demeurer dans la terre de Gessen.

A l'extrémité du lac Timsah et à l'entrée du Canal maritime en allant vers Suez, se trouve le « Gebel Mariam », montagne de Marie. La légende veut que « Marie la prophétesse », sœur de Moïse et d'Aaron, soit venue sur cette colline « se plaindre à Dieu et s'élever contre son frère, le parleur de Dieu ». Moïse, justement courroucé, aurait « frappé de l'épée » la plaignante. — L'ancien directeur de la Société artistique de l'Isthme, M. Guiter, suppose qu'une ville, couvrant 60 hectares de terrain, a dû exister sur ce plateau. Il base son opinion sur de nombreux débris de poteries antiques, de briques et d'ossements humains dont il a constaté la présence sur ces hauteurs et sur une pierre couverte de caractères hiéroglyphiques en relief. « On ne peut toucher à l'histoire du monde, disait M. de Lesseps dans une conférence, sans rencontrer l'Isthme de Suez : la Sainte Famille, fuyant la persécution d'Hérode, traversa l'Isthme ; elle s'arrêta non loin du lac Timsah, dans un endroit où j'ai fait élever une chapelle catholique consacrée à sainte Marie, que les Arabes appellent « Sitti-Mariam », et qu'ils ont eux-mêmes en vénération. La Sainte Famille a donc traversé l'Isthme, et Jésus enfant a séjourné à l'endroit où Moïse avait été sauvé des eaux (2). »

(1) *Souvenirs de quarante ans*. Ferdinand de Lesseps, tome II, pp. 99 et suiv.
(2) *Voyage pittoresque à travers l'Isthme de Suez*. Marius Fontane. — Paul Dupont, éditeur. — E. Lachaud, éditeur.





CAPITAINERIE DU PORT A ISMAÏLIA.

D'après une photographie appartenant à la Compagnie de Suez.

A Toussoum, où, comme on l'a vu, fut installé le premier campement, se trouve le tombeau du cheik Ennedek. Ce cheik fut un santon vénéré à qui les bédouins ont élevé un tombeau en ce lieu. Le monument est un dé percé d'une porte et surmonté d'une coupole en briques. Le tout est d'un blanc de chaux. On y vient chaque année en pèlerinage. Aussi, près du tombeau, ce ne sont que débris et lambeaux d'étoffes. Au mur, près d'une niche, est le cadre d'un tableau où



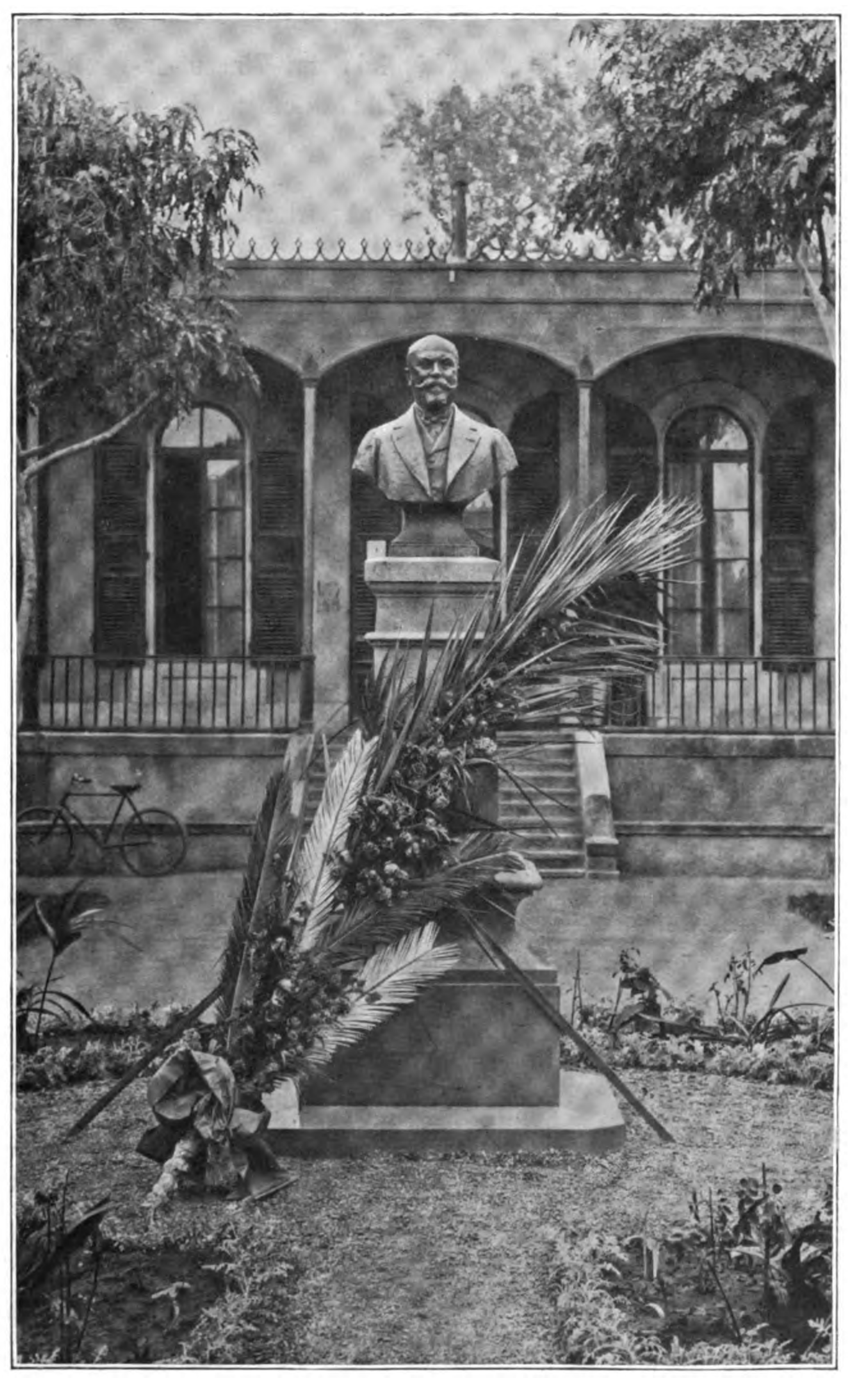
PORT-THEWFIK. — L'AVENUE HÉLÈNE.
D'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Compagnie de Suez.

quelques versets du Coran ont dû être inscrits par une main pieuse. D'ailleurs, le « *turbé* » du cheik Ennedek est au centre d'un cimetière et, de tous les points de l'Isthme, les « nomades » viennent confier leurs morts à cette terre consacrée.

D'après ce qui se raconte sous les tentes, le cheik Ennedek aurait été un musulman « riche en troupeaux et en jardins » qui, revenant de la Mecque et renonçant à ses richesses, se serait volontairement exilé sur le plateau de Toussoum « pour y mourir en Dieu ». A ceux qui venaient le consulter, il ne demandait en payement qu'une pierre, et c'est avec ce « prix de sa sagesse » qu'il aurait commencé de ses mains le tombeau que les bédouins ont achevé.

K

Légende



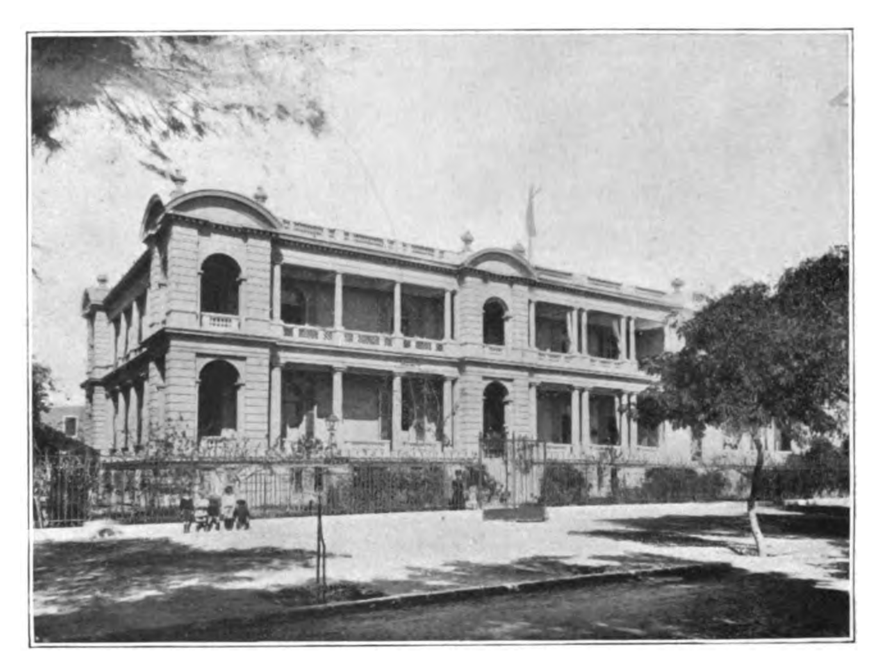
LE BUSTE DE L'INGÉNIEUR EN CHEF LEMASSON.

Cliché appartenant à la Compagnie de Suez.

Je reparlerai d'Ismaïlia et de l'hôpital Saint-Vincent-de-Paul dans le chapitre consacré à l'œuvre sociale de la Compagnie.

*
* *

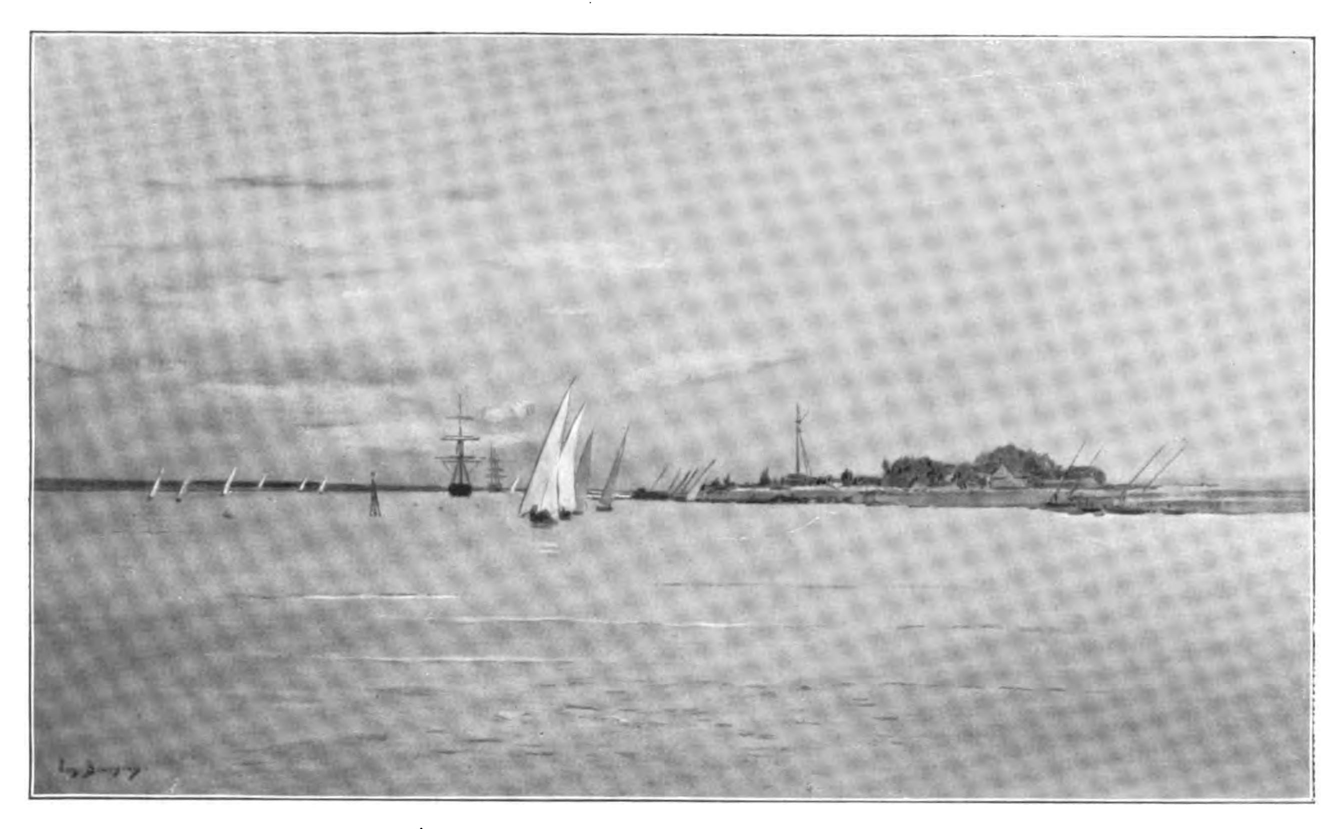
Port-Thewfik n'est pas, à proprement parler, une ville. C'est un terre-plein, sur lequel ont été groupés les logements de nos employés



LES BUREAUX DE LA COMPAGNIE A PORT-THEWFIK.
Cliché appartenant à la Compagnie de Suez.

et de nos ouvriers et où les principales Compagnies de navigation ont établi le siège de leur administration. La résidence qui y avait été construite a été convertie en bureaux. A l'entrée de l'avenue Hélène, complantée de beaux arbres, est érigé le monument de Waghorn, dont j'ai déjà fait mention.

Port-Thewfik est le jeune et élégant faubourg de l'antique Suez à laquelle il est relié par une chaussée. La gare du chemin de fer qui conduit au Caire, ou à Zagazig et Ismaïlia, se trouve à l'extrémité. — C'est la gare la plus importante du Canal, car elle en constitue le point



ENTRÉE DES LACS AMERS. — LA GARE DU DÉVERSOIR.

D'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Compagnie de Suez.

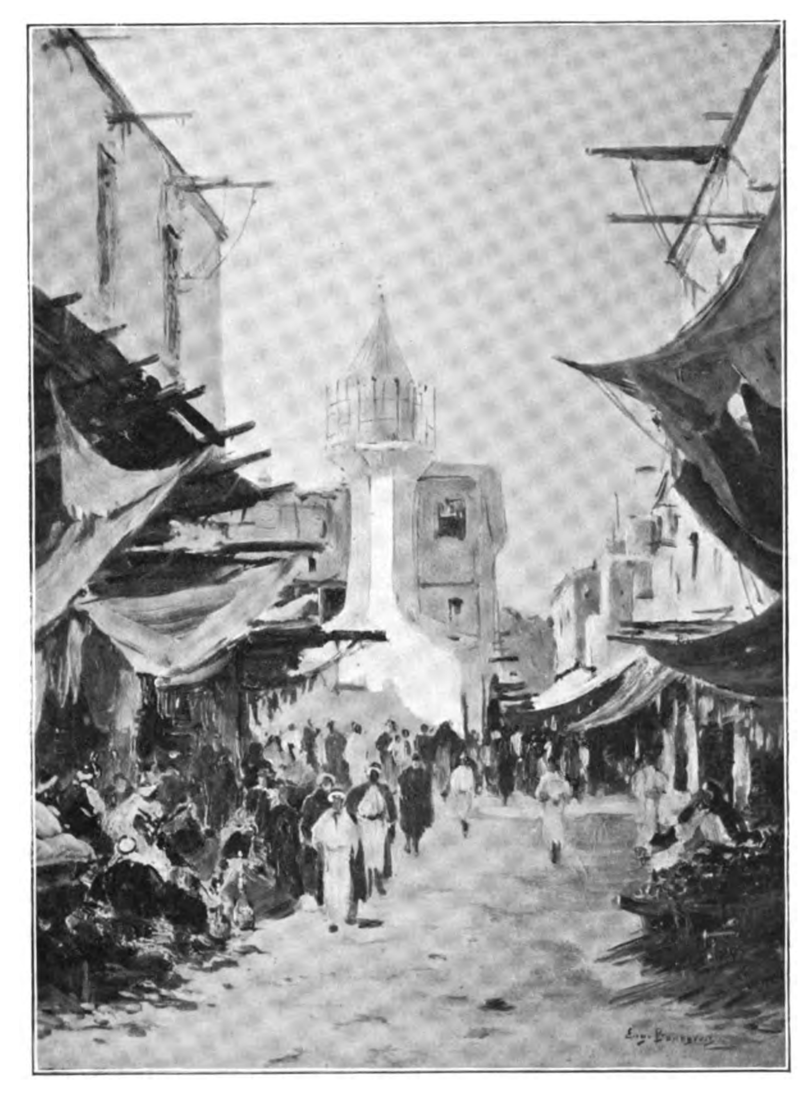
terminus pour les navires arrivant de la Méditerranée, et le point d'entrée pour ceux qui viennent de la Mer Rouge. Aussi est-elle munie de petits ateliers de réparations d'un port abri pour servir d'entrepôt aux dragues et aux divers appareils en travail dans les environs, et de vastes bureaux pour contenir le personnel suffisant pour assurer la perception des droits de transit. Les installations commerciales, les ports sont indépendants de la Compagnie et, à l'encontre de ce qui existe à Port-Saïd, ils ont été construits par le Gouvernement égyptien et à ses frais.



BOUTRE DE LA MER ROUGE.
Cliché de M. F. Charles-Roux.

Dans l'ancien langage éthiopien, « *Sos* » se traduit par pasteur. On sait également que la dynastie des « *Hicksos* », qui a régné en Égypte, signifie dynastie des pasteurs armés. Le nom de Suez vient probablement de la même étymologie.

On a vu, par les chapitres précédents, le rôle que Suez a joué dans l'antiquité, mais son importance avait singulièrement décliné et l'ouverture du Canal ne lui a pas procuré grand trafic, car jusqu'à présent presque tous les navires ont charbonné à Port-Saïd et n'ont fait que passer devant Suez. — S'il n'y avait pas une cale de radoub, construite par les frères Dussaud, à laquelle ont recours les navires qui ont subi des avaries, le mouvement de Suez se bornerait à celui que lui procurent les boutres qui font le cabotage de la Mer Rouge et qui ont conservé leur ancienne forme du temps des Pharaons. — Mais l'antique Suez va peut-être se réveiller de son long sommeil et voir la fortune lui sourire.

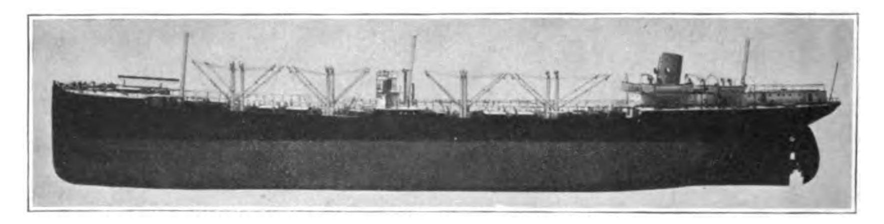


LA MOSQUÉE DU CHEIK EL FARAG A SUEZ.

D'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Compagnie de Suez.

En 1891, une maison anglaise faisait connaître à la Compagnie qu'elle se proposait d'innover, par la voie du Canal de Suez, le transport direct des pétroles d'Europe en Asie au moyen de navires-citernes. Jusqu'alors, les transports de pétrole par la voie du Canal ne s'étaient faits qu'au moyen de navires de commerce ordinaires chargés de caisses en fer-blanc contenant le pétrole expédié.

Pouvait-on refuser l'entrée du Canal aux navires chargés de pétrole en vrac? Telle fut la question qui se posait, et qu'il fallait résoudre; la Compagnie examina avec soin cette question et constata qu'aucun canal, aucune rivière, aucun port n'excluait cette catégorie de



MODÈLE D'UN BATEAU PÉTROLIER.

navires, qui y sont seulement soumis à des règlements édictés dans l'intérêt général. Elle crut ainsi concilier tous les intérêts et respecter les droits de chacun, en admettant ces navires à passer le Canal et en publiant un règlement qui leur impose des obligations particulières et rigoureuses (1). Mais certains armateurs anglais, désireux de voir interdire le transit des pétroliers en vrac, par crainte du danger que ce transit pourrait produire pour les autres navires, assignèrent la Compagnie devant le tribunal mixte d'Alexandrie qui lui donna raison, et ce jugement ne tarda pas à être confirmé par la Cour d'appel (2). De plus, d'importants gisements de pétrole ayant été découverts à Sumatra et à Bornéo, la même maison anglaise a monopolisé l'achat et la vente de cette huile dans tout l'Orient. Elle a acquis du Gouvernement égyptien un terrain situé sur le quai Nord du bassin du commerce, dans le port Ibrahim, et y a installé de grands réservoirs.

(1) V. Annexes. N° 16.
(2) V., aux Annexes, *les principaux procès soutenus par la Compagnie de Suez*



L'USINE DES EAUX A SUEZ.

Cliché appartenant à la Compagnie de Suez.

L'intention de ces négociants est de fournir aux navires du pétrole comme combustible, en remplacement du charbon, et, pour atteindre ce but, ils ont disposé des entrepôts tout le long de la route de l'Extrême-Orient et dans les principaux ports d'escale et de ravitaillement. Ce serait une sérieuse perturbation apportée dans la marine européenne que la hausse des charbons doit faciliter, d'autant plus que les appareils brûleurs d'huile lourde de pétrole (mazout) s'adaptent facilement aux foyers actuels des chaudières et que les navires peuvent donc marcher tour à tour au charbon et au mazout; quelques heures suffisent pour opérer le changement. On sait, du reste, que ce mode de chauffage n'est pas nouveau et qu'il est employé déjà sur une vaste échelle dans la Caspienne et la Mer Noire.

Le mazout est le résidu de la distillation du pétrole préparé pour être employé comme combustible. Non seulement les vapeurs de la Mer Caspienne, de la Volga et ceux qui font le service des ports de la Mer Noire sont tous chauffés avec du mazout, mais il en est de même pour les locomotives du chemin de fer transcaspien (Batoum-Bakou) et de plusieurs voies ferrées du sud de la Russie.

Les vapeurs-citernes qui transportent le pétrole raffiné de Russie (Batoum) dans les ports de Belgique, d'Angleterre et d'Italie, et surtout dans l'Extrême-Orient depuis une dizaine d'années, sont tous chauffés au mazout.

MM. Samuel and Co ont organisé la Shell Line, service de vapeurs-citernes transportant du pétrole du Caucase vers l'Extrême-Orient. Le premier transit du Canal par un de ces pétroliers en vrac a eu lieu le 24 août 1892. Depuis et y compris ce passage, il y a eu, jusqu'à la fin de 1900, 506 traversées de vapeurs-citernes. En 1900, notamment, on a compté 88 traversées et le tonnage total taxé a été de 278 000 tonnes.

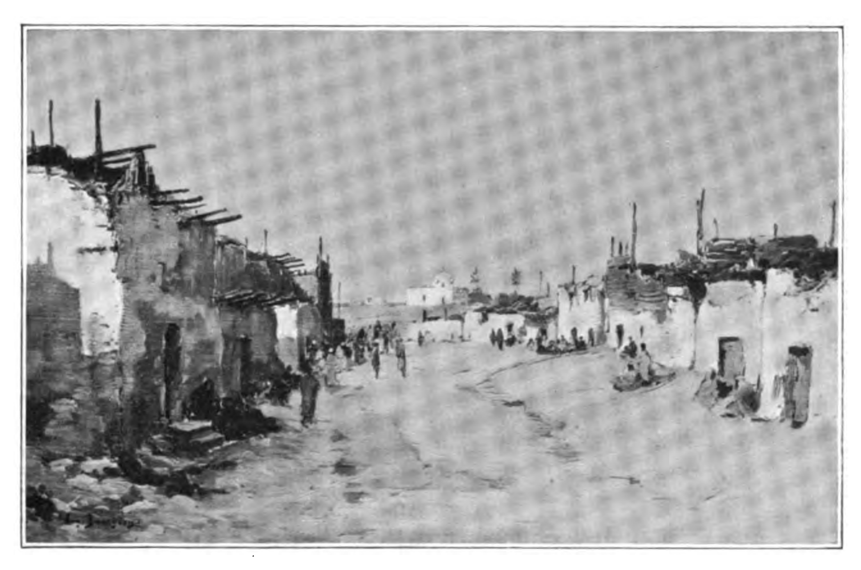
Le 23 décembre 1899 est arrivé à Suez le premier vapeur-citerne pour y charger 200 tonneaux de mazout provenant de Bornéo et se rendre de Suez directement à Colombo en employant ce mazout pour combustible.

Le *Strombus*, qui a passé pour la première fois le Canal le 21 fé-

vrier 1900 et dont je donne la photographie du modèle, peut transporter en vrac 8 000 tonnes de pétrole et chauffer à volonté au charbon ou au mazout.

Une tonne de pétrole mazout produit à peu près autant de vapeur d'eau dans les chaudières marines actuelles que 2 tonnes de charbon. On peut donc dire que 1 tonne de mazout équivaut, comme combustible, à 2 tonnes de charbon.

La Shell Line possédait déjà, en 1900, dix-sept vapeurs chauffant



SUEZ. — LA VILLE ARABE.
D'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Compagnie de Suez.

au pétrole. L'un d'eux, le *Clam*, chauffe uniquement au pétrole depuis le 27 novembre 1900. Cette expérience n'a donné lieu à aucune déception.

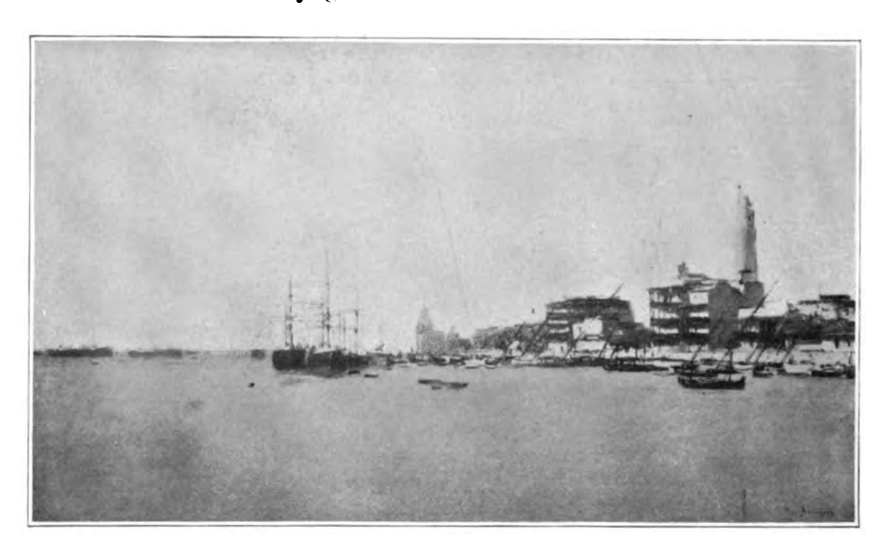
Le *Clam* a trois chaudières, mais il ne se sert que de deux pour chauffer au pétrole. Avec ces deux chaudières, il brûle 16 tonnes de pétrole par jour au lieu de 30 tonnes de charbon.

D'autres Compagnies, telles que la Compagnie Hambourgeoise-Américaine; la Ras Company; MM. Galbraith, Pembroke et Cie; MM. Cossovitch, de Fiume, etc., emploient le pétrole sur leurs navires.

Le chauffage au pétrole est également employé sur beaucoup de bateaux qui font la navigation du Yangtsé.

Il n'est donc pas téméraire de penser que, d'ici à quelques années, quand les grands districts pétrolifères de Java, de Bornéo et de la Chine seront exploités, le pétrole sous forme de mazout concurrencera sérieusement le charbon, comme combustible pour la marine à vapeur.

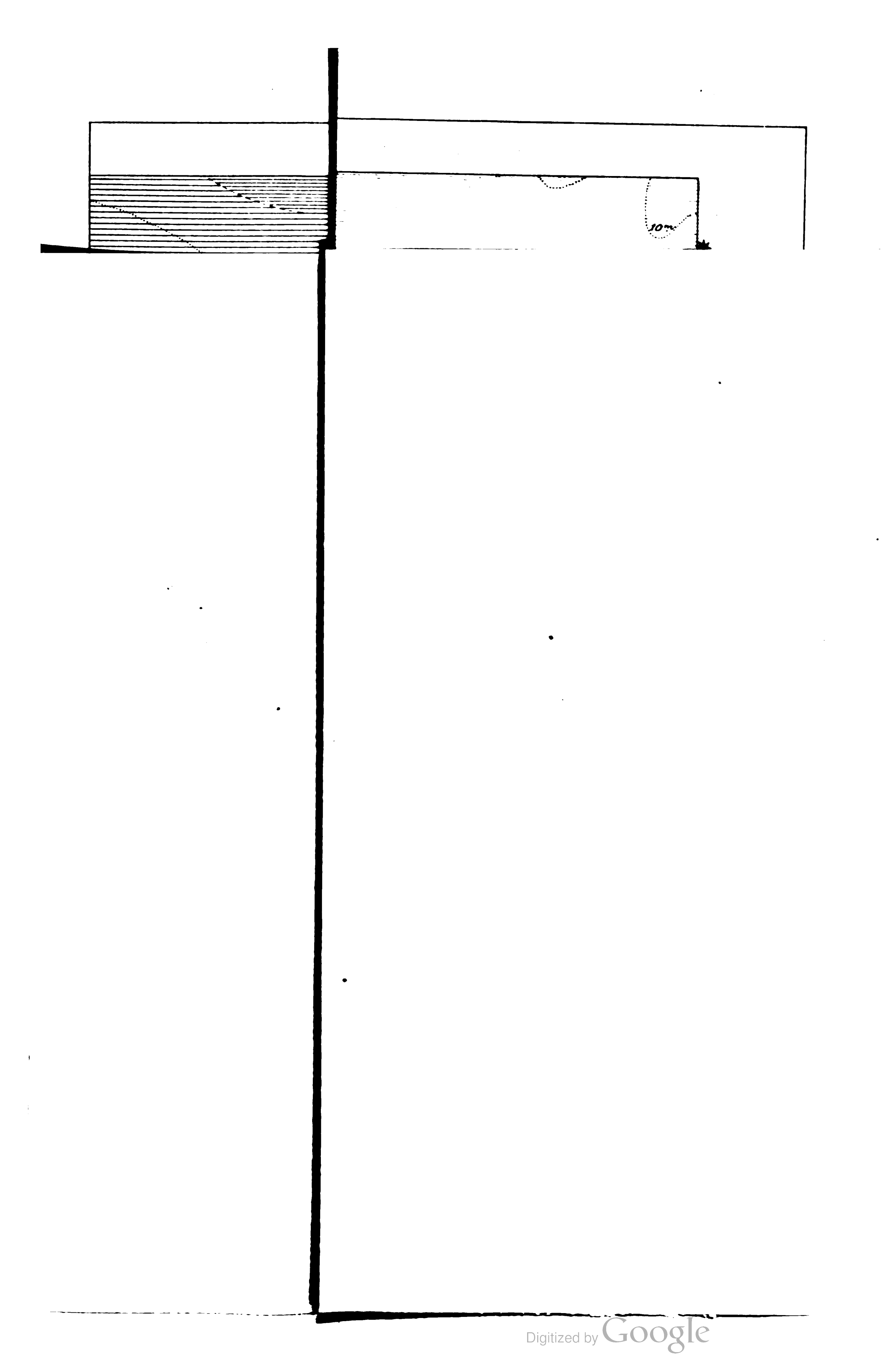
A notre dernier voyage, deux énormes réservoirs en tôle étaient

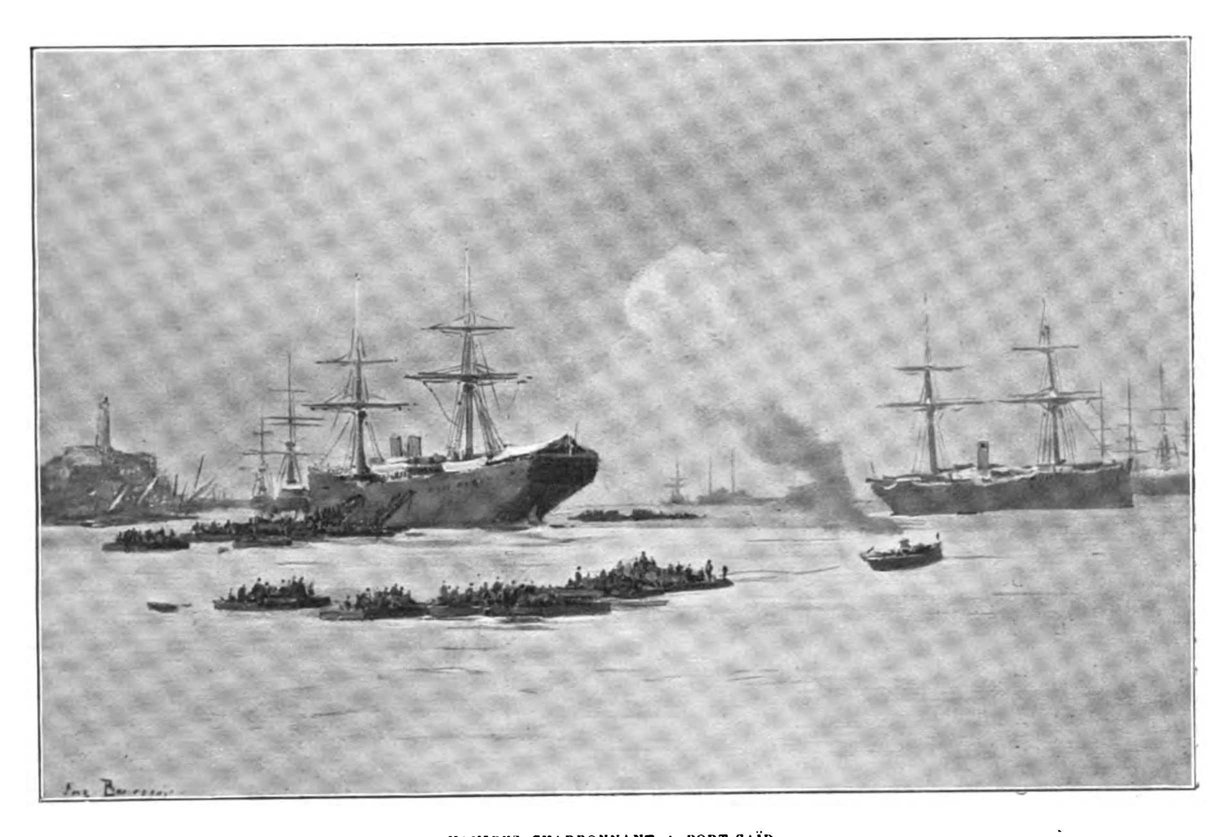


PORT-SAÏD.

D'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Compagnie de Suez.

déjà construits à Suez sur les quais du port Ibrahim. Une machine à vapeur et des pompes puisent le pétrole dans les soutes des navires pétroliers et les déversent dans les réservoirs qui sont à un niveau assez élevé. Un simple tuyau, longeant le quai et muni, de distance en distance, de prises et de robinets, permet de distribuer le pétrole dans les navires accostés le long du quai. Je crois cette industrie appelée à un grand avenir. J'ai bien entendu soutenir qu'il est difficile, pour les longues traversées, d'emmagasiner dans les flancs du navire une provision de pétrole suffisante pour atteindre un port d'escale et de ravitaillement, et de rendre étanches les soutes à charbon qui ne le sont pas actuellement. Mais ce sont là des


10m



NAVIRES CHARBONNANT A PORT-SAÏD.

D'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Compagnie de Suez.

difficultés qui ne me paraissent en aucune façon insurmontables.

Usine des Eaux de Suez. — La Compagnie a acheté, en 1877, aux enchères publiques, au prix de 235 000 francs, l'usine de la distribution d'eau à Suez, de telle sorte qu'à partir de cette date, sur toute la ligne du Canal maritime, l'alimentation d'eau douce du personnel et des machines de la Compagnie lui a appartenu. Elle passa une convention avec le Gouvernement égyptien pour alimenter la gare du chemin de fer ainsi que les docks et les établissements du port. Elle eut ainsi la possibilité de fournir à ses établissements du terre-plein de Port-Thewfik de l'eau douce en abondance, pour le plus grand bien-être des employés et put créer des jardins et planter des avenues, sur un terrain qui était brûlé par le soleil et privé de toute espèce de végétation.



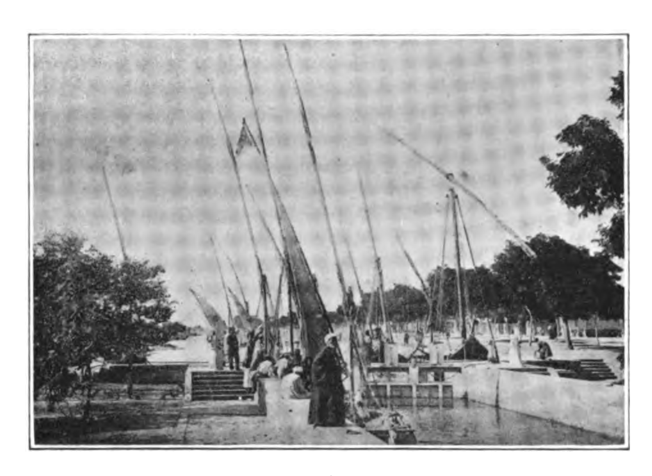
LE QUAI FRANÇOIS-JOSEPH A PORT-SAÏD.
Cliché de M. Maurice Herbette.

Le prix d'achat de l'usine fut porté à un compte spécial amortissable, au moyen d'un prélèvement annuel de 10 pour 100. Le coût de l'usine fut entièrement amorti en 1886. L'usine de Suez distribue annuellement 650 000 mètres cubes d'eau, soit 1 800 mètres cubes, en moyenne, par jour, et procure une recette de 140 000 à 150 000 francs par an.

*
* *

Un voyageur qui a visité Port-Saïd, lors de l'inauguration de la statue de F. de Lesseps, et que j'ai déjà cité, en trace le tableau suivant :

« Voici cinquante ans (1), là où nous sommes, il n'y avait rien; et ceci n'est ni une formule ni une image; ce rien était vraiment *rien* : du sable, et la mer. Lors des études préparatoires, les travailleurs demeuraient sous la tente. Les premières maisons que l'on bâtit, on les bâtit sans presque savoir si elles tiendraient debout; les courants bouleversaient le rivage : la maison où habita F. de Lesseps, alors sur la plage, en est maintenant éloignée de 200 ou 300 mètres. Et, s'il n'y avait pas de quoi se loger, il n'y avait ni de quoi manger, ni de quoi boire; les moindres « provisions » venaient de Damiette ou même d'Alexandrie! Il a fallu abriter, abreuver, nourrir des centaines d'employés de tout genre. Le canal Ismaïlieh, d'abord creusé de Zagazig à Ismaïlia, détacha un embranchement vers Port-Saïd, longeant le Canal maritime : mais ce n'était qu'une mince conduite de fonte, et il fallut quarante ans pour être autorisé à en faire le canal d'eau douce. Toutefois, l'on put boire; on peut, maintenant, arroser; des arbres ombragent les rues, des jardins se cultivent, et, pareillement, le chemin de fer à voie étroite met les habitants à l'abri du besoin.



LE CANAL D'EAU DOUCE.
Cliché de M. Maurice Herbette.

« Cette ville construite en hâte, il a fallu la rendre habitable pour les milliers de passagers qui, au temps où l'on ne passait le Canal qu'en plein jour, désiraient oublier pour une nuit les délices de la

(1) *En Égypte*, par Jacques du Tillet. — Schleicher, éditeur.

« couchette », et aussi pour ceux qui viennent y attendre les paquebots à destination de l'Europe ou de l'Extrême-Orient; des hôtels se sont bâtis, et quelques-uns sont d'un confort achevé.

« Mais cette ville, commerciale par sa situation même, il fallait aussi qu'elle fût « industrielle ». Si les puissantes dragues qui ont tant contribué à l'achèvement du Canal ont été construites en Europe, il a fallu créer à Port-Saïd des ateliers pour les réparer; et ces ateliers, forcément, devaient être capables, d'abord, de fournir eux-mêmes les « pièces » manquantes, et, ensuite de pourvoir aux avaries que les paquebots auraient pu éprouver pendant leurs traversées. Aujourd'hui, les ateliers fabriquent eux-mêmes presque tout ce dont ils ont besoin : on nous a montré des pièces d'acier d'un fini admirable. Le temps n'est pas loin où, sauf pour les « morceaux » spéciaux, les forges de Port-Saïd se suffiront à elles-mêmes.



LA RUE DU COMMERCE A PORT-SAID.
Cliché de M. Maurice Herbette.

« Commerciale, agricole et industrielle, cette ville devait être surtout maritime.

« Ces dragues gigantesques, ces nombreux remorqueurs, ces grands navires qui relâchent à Port-Saïd, il fallait les loger; surtout il fallait loger, à l'abri des courants et du vent, les chalands chargés de charbon, indispensables aux paquebots en transit. Des bassins ont été créés : à Port-Saïd même, puis, en face, sur la rive Asie. Et des brise-lames, des digues, des épis! Songez que Port-Saïd c'est du sable, et rien que du sable, et jugez de l'ingéniosité opiniâtre qu'il a fallu



L'USINE DES EAUX A PORT-SAÏD.

D'après une photographie appartenant à la Compagnie de Suez.

mettre en œuvre! Ajoutez que ce sable est constamment en mouvement. On a dû calculer les fantaisies des courants; bien entendu, on est arrivé à une solution; quand un mathématicien calcule, il en trouve toujours une; mais, chose incroyable, cette solution était la bonne! On sait d'où vient le sable, on sait comment le repousser.

« ... Bref, Port-Saïd est aujourd'hui à l'abri des envahissements qui le menaçaient. Là où il n'y avait rien s'élève et prospère une ville maritime, industrielle et commerciale, créée, on peut le dire, tout entière par la main des hommes. »

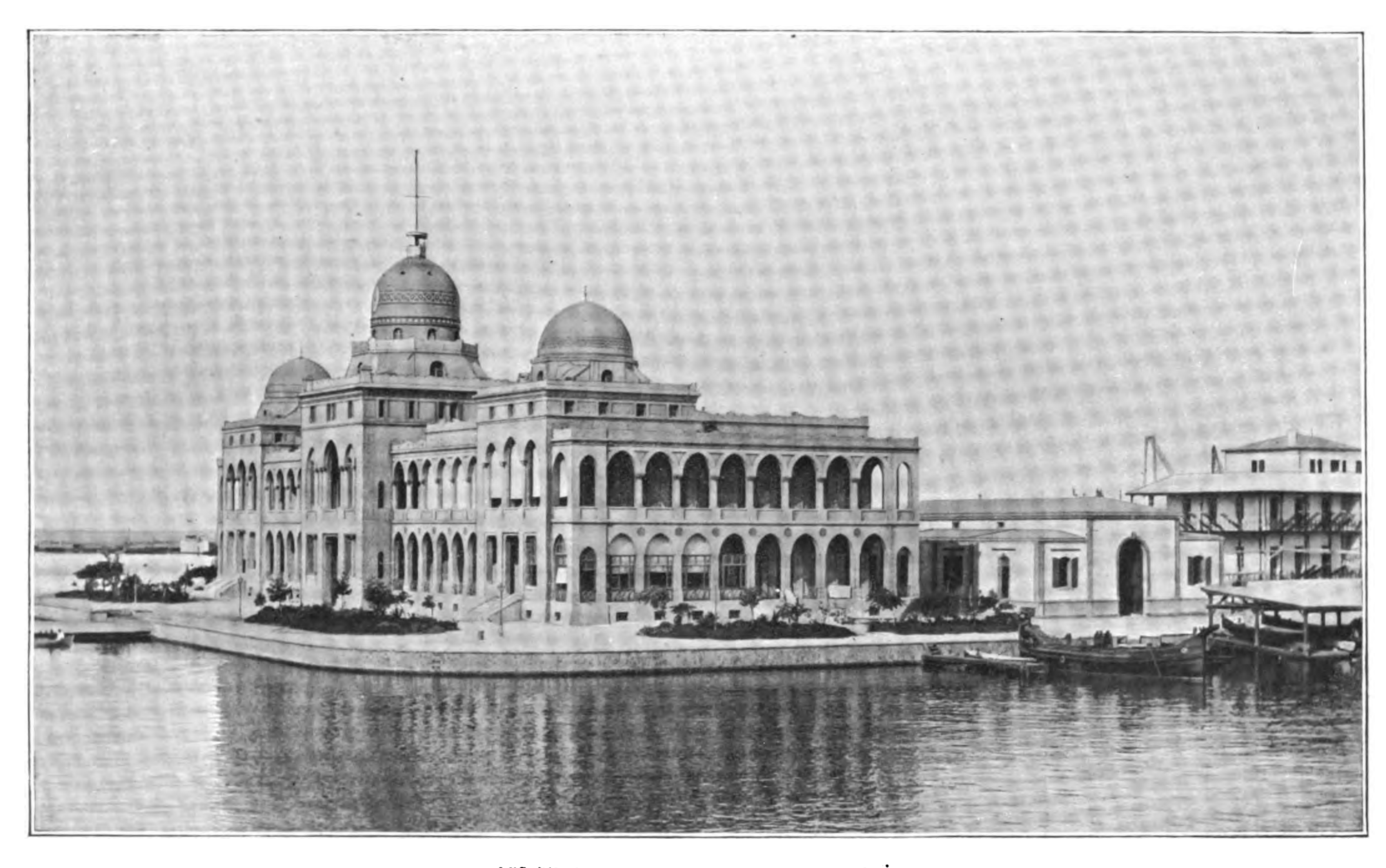
D'après le dernier recensement, qui a eu lieu en juin 1897, la population de Port-Saïd est de 42 328 habitants. Les Égyptiens et les Arabes figurent dans ce chiffre pour 24 296, les Européens et les étrangers pour 11 531, et les gens du port pour 6 268, les environs pour 233.

Les Égyptiens du territoire de Port-Saïd, riverains du lac Menzaleh, sont robustes et sobres. Port-Saïd est de tous les ports de mer celui où les navires charbonnent le plus rapidement. Chaque navire peut charger de 300 à 400 tonnes par heure. L'Arabe charbonnier embarque 20 tonnes dans sa journée et gagne de 5 à 6 francs par jour.

Port-Saïd est un des ports du monde où le plus de navires jettent l'ancre, puisque le nombre s'est élevé, en 1899, à 4 429, représentant un tonnage de 15 410 152 tonnes et, en 1900, à 4 260 navires représentant 14 959 800 tonnes.

Malheureusement, la plupart de ces navires ne font qu'y passer et le mouvement commercial proprement dit du port atteint à peine 1 200 000 tonnes, dont la plus forte partie est représentée par la houille, qui ne constitue qu'un fret d'aller.

Les navires charbonniers repartent presque toujours à vide, ne trouvant pas à Port-Saïd de fret de retour, et sont obligés d'aller en chercher à Alexandrie ou sur la côte de Syrie. Ainsi que je l'ai déjà fait observer, le Gouvernement égyptien s'est opposé, jusqu'à présent, à mettre Port-Saïd en communication directe, par voie ferrée, avec les centres industriels et agricoles de la Basse-Égypte, dans la



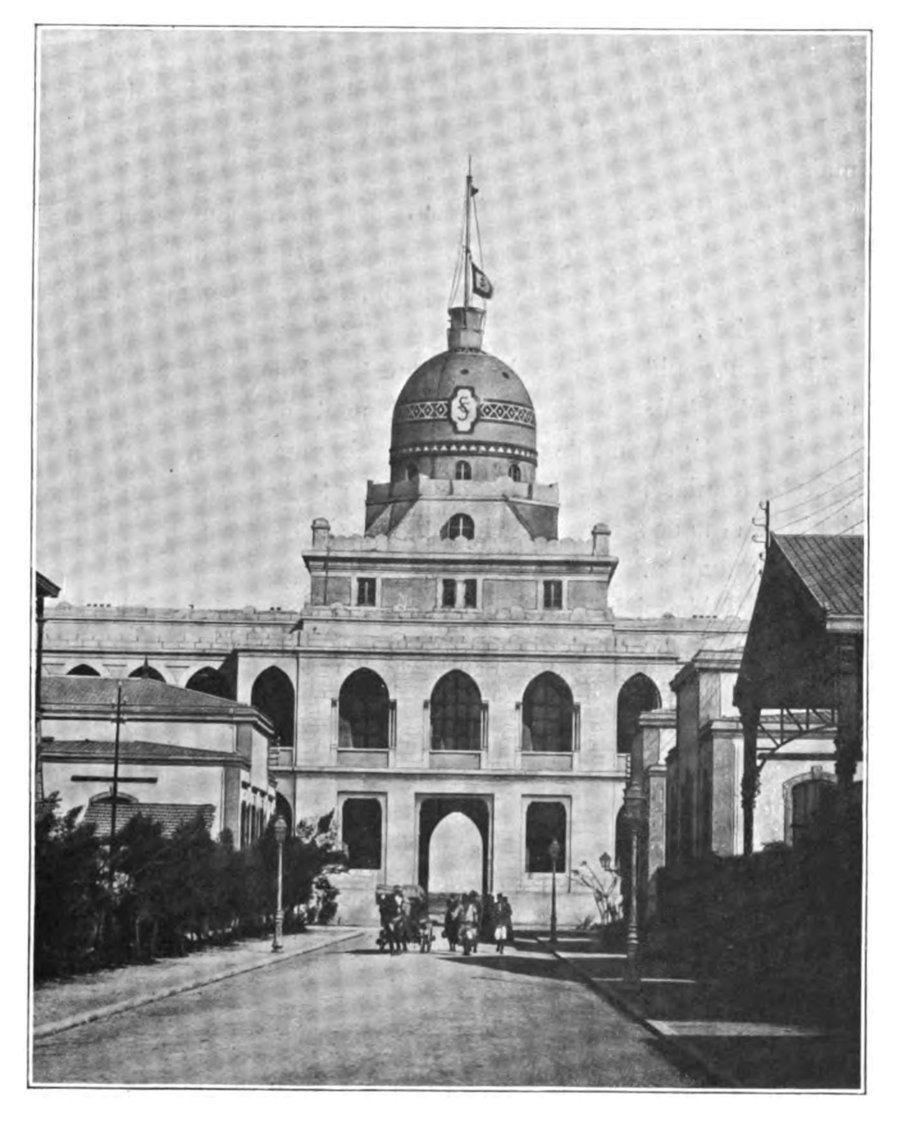
LES BUREAUX DE LA COMPAGNIE A PORT-SAÏD.

Cliché appartenant à la Compagnie de Suez.

crainte de nuire à Alexandrie, et il a systématiquement entravé le développement d'une ville qui ne demande qu'à grandir. La Compagnie, au contraire, a tout fait pour l'aider. Elle n'a pas reculé devant la dépense importante de la construction d'un canal d'eau douce, le canal Abassieh, qui a sa prise à Ismaïlia dans le canal Ismaïlieh, et dont la longueur est de 76 kilomètres 800. Dans la section comprise entre l'ouvrage de prise et le kilomètre 30, il a 9 mètres de largeur au plafond, une profondeur moyenne de 2 m. 30 et une largeur de 18 mètres à la surface. Il peut donc, dans toute cette section, donner passage à des barques. Dans la section comprise entre le kilomètre 30 et Port-Saïd, sa largeur est réduite à 4 mètres avec 1 m. 50 de profondeur et 10 mètres de largeur à la surface. Il devient un simple canal d'alimentation. Il fournit, d'ailleurs, non seulement l'eau douce nécessaire à l'alimentation des habitants de Port-Saïd, mais aussi l'eau employée pour l'arrosage des rues et des places de la ville, et pour la fourniture des navires. Des bassins de décantation et une usine, placés au point d'arrivée du canal, servent à filtrer l'eau qui est refoulée dans des réservoirs placés sur des pylônes élevés, et assurent ainsi une pression suffisante pour qu'elle monte aux étages supérieurs des maisons. Le nouveau système est entré en fonctionnement le 3 mai 1895, et le Conseil d'administration s'est appliqué à diminuer graduellement le prix de l'eau. Jusqu'en 1894, le prix de la tonne d'eau douce était de 1 fr. 50; ce prix a été abaissé à 1 franc



LA GRANDE RUE DU VILLAGE ARABE A PORT-SAID.
Cliché de M. Maurice Herbette.



LA VIGIE DES PILOTES A PORT-SAÏD (BUREAUX DE LA COMPAGNIE DE SUEZ).

Cliché appartenant à la Compagnie.

en 1895 et, depuis 1896, il n'est plus que de 60 centimes. Des fontaines gratuites sont disposées sur de nombreux points de la ville, jusques et y compris le village arabe.

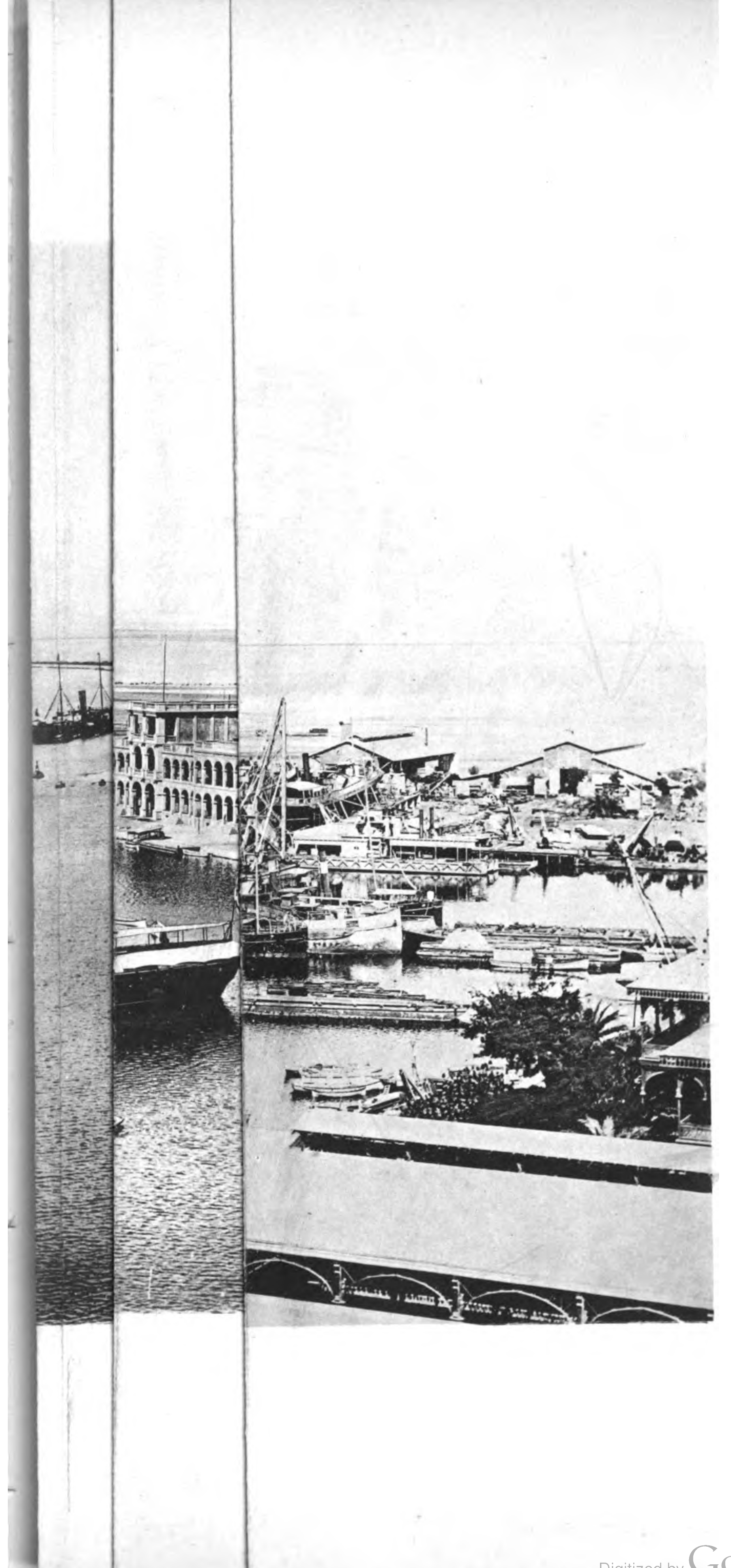
La quantité d'eau filtrée et refoulée annuellement dans les réservoirs dépasse 600 000 mètres cubes et la qualité en est bonne; mais, le débit des filtres ne pouvant être augmenté qu'au détriment de cette qualité, on a commencé tout récemment à appliquer le procédé de décantation au permanganate de potasse, dont les résultats sont très satisfaisants et qu'on a expérimenté depuis plusieurs années à Alexandrie.

Une eau trouble, qui ne dépose que très lentement dans les bassins de décantation, se décante complètement en six heures, par l'adjonction de 1 gramme de permanganate de potasse par mètre cube. De cette manière, la capacité filtrante des filtres se trouve plus que doublée, et nous serons pour longtemps à la hauteur des besoins de la consommation.

Le canal Abassieh étant à découvert, l'eau se chargeait d'une certaine quantité de chlorure de sodium en passant tout le long du lac Menzaleh. Cet inconvénient se produisait non point par des infiltrations du lac, mais par les poussières salées emportées par le vent.

On a remédié en grande partie à cet inconvénient par les plantations qu'on a faites tout aussi bien sur les deux rives du Canal que sur la bande de terre qui le sépare du lac, et les plantations ont rapidement pris un développement très satisfaisant. Tout autour de l'usine des eaux, on a planté un véritable parc, qui est devenu le bois de Boulogne des habitants de Port-Saïd.

Les rues sont macadamisées et soigneusement entretenues; les bureaux, les ateliers de réparations et les magasins d'approvisionnement de la Compagnie sont considérables et le deviendront davantage, quand la plus grande partie du travail aura été centralisée sur ce point. Les ateliers, dont la construction date des débuts du Canal, auront même besoin avant peu d'un remaniement complet. A mesure que le vieux matériel, que nous usons en ce moment, sera à bout de course et qu'il aura été remplacé par des appareils nou-



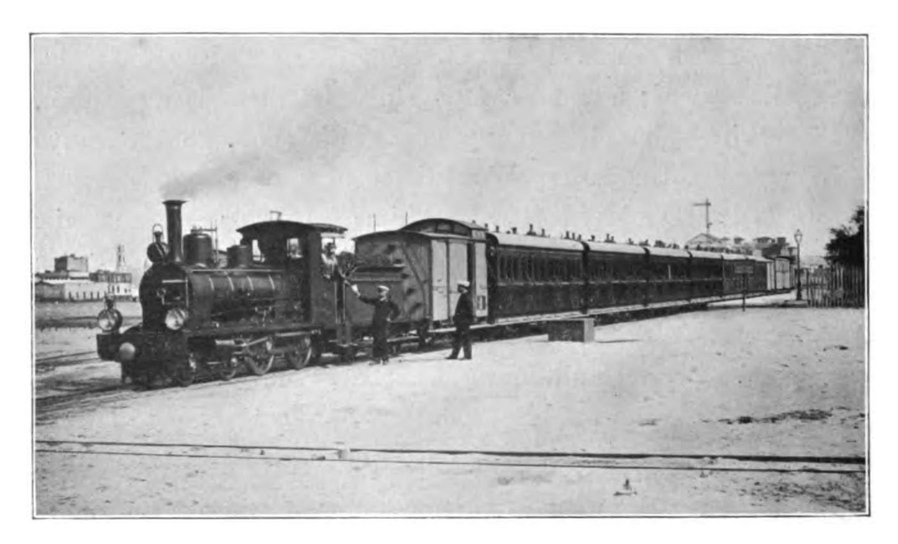
veaux, tels que le remorqueur le *Titan* et la drague la *Puissante*, nous serons amenés à construire un dock flottant.

Derrière les bureaux construits sur un terre-plein, d'aspect monumental et au sommet desquels est placée une vigie d'où l'on signale les navires arrivant de la Méditerranée, pour leur envoyer le pilote, se trouve une belle avenue, plantée de filaos, et sur le bord de laquelle s'élèvent les maisons de nos principaux chefs de service. A droite, est le bassin de stationnement des remorqueurs et des canots de service; à gauche, le bassin des ateliers de réparation, qui sont situés dans le prolongement de l'avenue. Tout se trouve ainsi concentré dans un espace relativement restreint.

Afin de désencombrer le Canal maritime des canots à vapeur qui y circulaient jour et nuit pour le service des gares et le transport de notre personnel, et afin d'assurer les communications rapides entre Ismaïlia et Port-Saïd, nous avons obtenu l'autorisation d'établir entre ces deux points un tramway à vapeur, et la ligne a été livrée à l'exploitation le 3 décembre 1893. Mais on nous a imposé la voie étroite de 75 centimètres et interdit de transporter des marchandises. Nos wagons ne peuvent donc circuler sur les chemins de fer égyptiens et nos voyageurs sont obligés de transborder à Ismaïlia, point terminus de ces voies. Le tramway, quelque microscopique qu'il soit, n'en rend pas moins de réels services à notre personnel et aux voyageurs qui désirent se rendre à Zagazig, Mansourah, le Caire, Tantah, Suez et Alexandrie, et on peut juger par là des résultats que produirait une vraie voie ferrée, se raccordant directement avec les grandes lignes égyptiennes et pouvant transporter non seulement des voyageurs, mais des marchandises. Il faut espérer cependant que le mauvais vouloir du Gouvernement égyptien à l'égard de Port-Saïd aura bientôt un terme, car il est très sérieusement question de la construction d'une ligne ferrée passant par *Salaieh* et reliant le Caire par voie de Zagazig. Ce sera pour Port-Saïd le commencement d'une ère nouvelle : aussi devons-nous, dès à présent, nous préoccuper de développer les bassins, d'en faciliter l'accès et de les mieux aménager.

Il est certainement fâcheux que les quais du grand port n'aient pas une largeur suffisante pour y établir des voies ferrées et des grues destinées aux chargements et déchargements des navires, mais les regrets de ce genre sont faciles à exprimer après coup, et il ne faut pas oublier les difficultés du début.

D'importantes améliorations ont été cependant apportées dans



LE TRAMWAY A VAPEUR PARTANT POUR ISMAÏLIA.

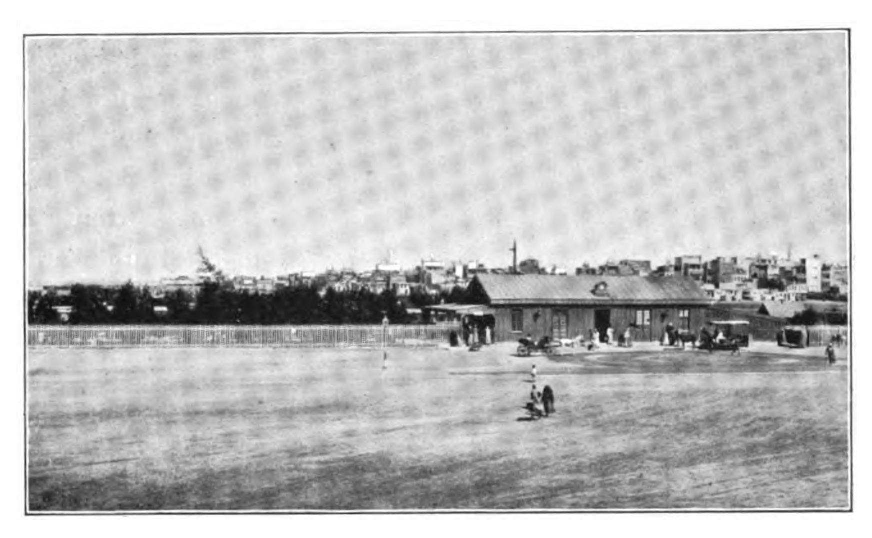
Cliché de la Compagnie de Suez.

l'ensemble du port et dans les divers bassins qui en constituent les annexes. Autrefois, en effet, le déchargement des charbons avait lieu dans le port même, où jettent l'ancre les navires transiteurs, et, quand le vent soufflait du sud ou de l'est, des poussières intenses et fort désagréables se répandaient sur toute la ville. On a donc transféré le mouillage des bateaux charbonniers dans le bassin *Abbas-Hilmi*, où les opérations s'effectuent sans aucune espèce d'inconvénient pour la ville et les navires en transit. De plus, le port se trouvé dégagé et les mouvements des navires sont devenus plus faciles et plus rapides.

On avait créé, sur la rive Asie, un petit bassin exclusivement réservé aux bateaux chargés de pétrole, qu'on avait tenu à isoler des

autres navires et on avait choisi la rive Asie parce que les vents qui soufflent le plus fréquemment sont ceux du nord et de l'ouest, et que, dans ces conditions, un sinistre pétrolier se produisant à l'entrée du Canal, sur la rive Afrique, aurait pu avoir des conséquences très graves.

Mais le commerce du pétrole ayant pris, comme on l'a vu, un



LA GARE DU TRAMWAY A VAPEUR A PORT-SAID.

Cliché de la Compagnie de Suez.

développement rapide et ne se faisant plus seulement en barils ou en caisses, mais en vrac, le bassin qui lui était réservé est devenu insuffisant et on s'est trouvé dans l'obligation d'introduire des bateaux pétroliers dans le bassin Abbas-Hilmi. On les isolait bien de leurs voisins par des pannes flottantes, mais on pouvait se demander si ces pannes, en cas d'incendie, auraient suffi pour en arrêter la propagation. On a donc pris l'excellent parti d'agrandir suffisamment le bassin pétrolier de la rive Asie pour que tous les navires chargés de pétrole, de quelque nature qu'ils soient, puissent y mouiller. La protection deviendra complète parce que, du côté du port, on fermera avec des cylindres métalliques flottants dont les extrémités s'emboîtent l'une dans l'autre et constituent une fermeture presque

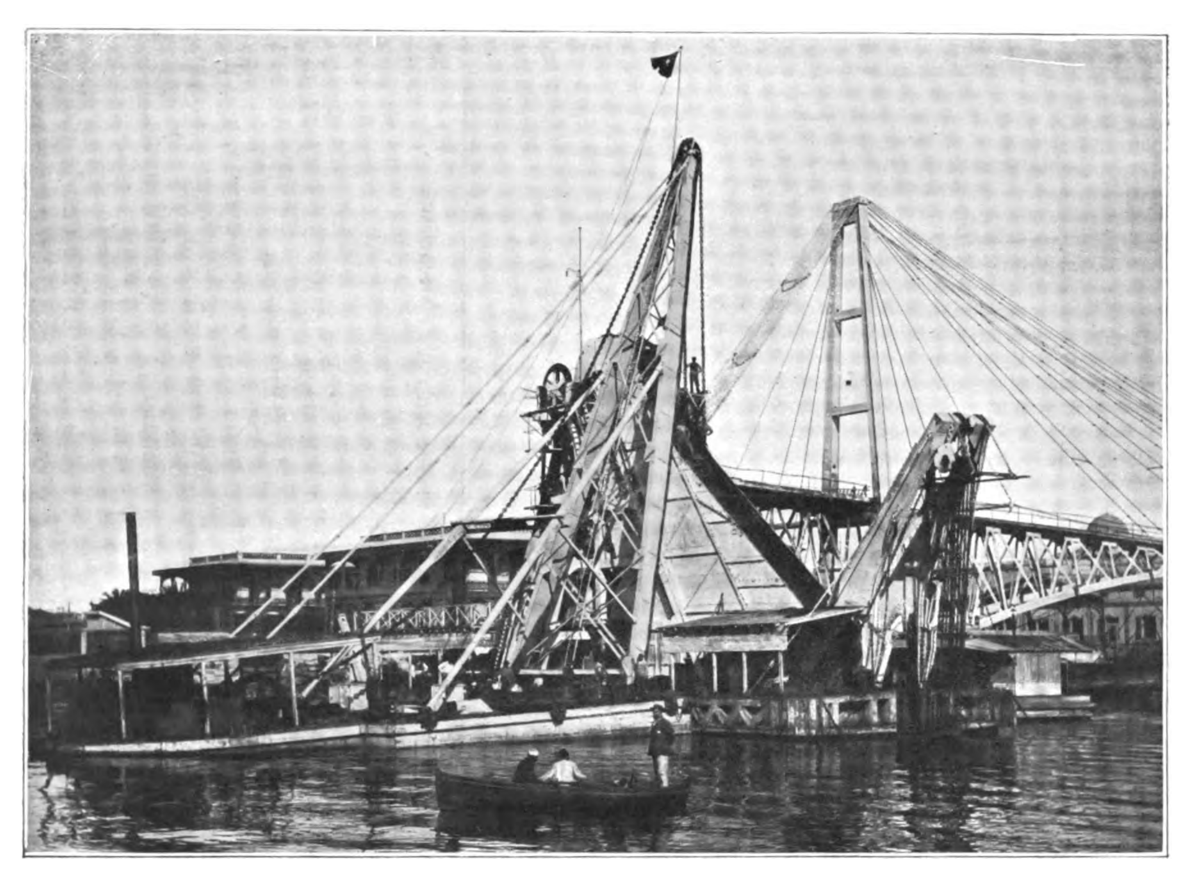
hermétique. On pourra même établir une double ligne de pannes entre lesquelles se trouvera un espace d'eau tout à fait calme qui isolera le pétrole, en cas d'accident.

Le bassin *Chérif* étant fréquenté par les caboteurs et les navires à voiles, on y a établi une murette de quai, ainsi que de petits warfs, (des passerelles), afin de faciliter le chargement et le déchargement des marchandises. De plus, un industriel a entrepris de construire un tramway du bassin Chérif à un petit îlot, appelé Karbouty, qui se trouve à quelque 100 mètres dans le lac Menzaleh. Comme il n'y a aucune profondeur d'eau sur les bords du lac, toutes les barques venant de Damiette accostent cet îlot pour y débarquer ou embarquer leurs marchandises, qui étaient transportées à dos d'homme. Ce commerce n'a pas une grande importance, bien que nous ayons vu quelquefois du coton, mais il ne peut qu'être favorisé et activé, par la substitution du transport par tramway, au moyen rudimentaire et primitif employé jusqu'à présent.



QUAI FRANÇOIS-JOSEPH VU DU SUD A PORT-SAID.
Cliché de M. Maurice Herbette.

Enfin, l'emplacement choisi pour élever la statue de Ferdinand de Lesseps a fourni l'occasion de procéder à des améliorations projetées depuis longtemps. Le quai François-Joseph, qui y conduit, a été entièrement restauré, ainsi que la grande jetée. La partie qui a été convertie en promenade a 315 mètres de longueur sur 6 m. 20 de largeur. Dans la première partie, la chaussée est établie sur un viaduc composé de seize voûtes de 6 mètres d'ouverture, séparées



LA GRANDE BIGUE DES ATELIERS A PORT-SAÏD

Cliché appartenant à la Compagnie de Suez.

par des piles de 2 mètres de largeur. Dans la seconde, jusqu'au monument, la chaussée est comprise entre deux murs pleins. Quant à celle qui s'étend au nord du monument, on la restaure également en complétant, du côté du large, le massif en blocs artificiels, de manière à lui donner une largeur uniforme de 10 mètres au niveau moyen de la mer. Le couronnement proprement dit est formé d'un



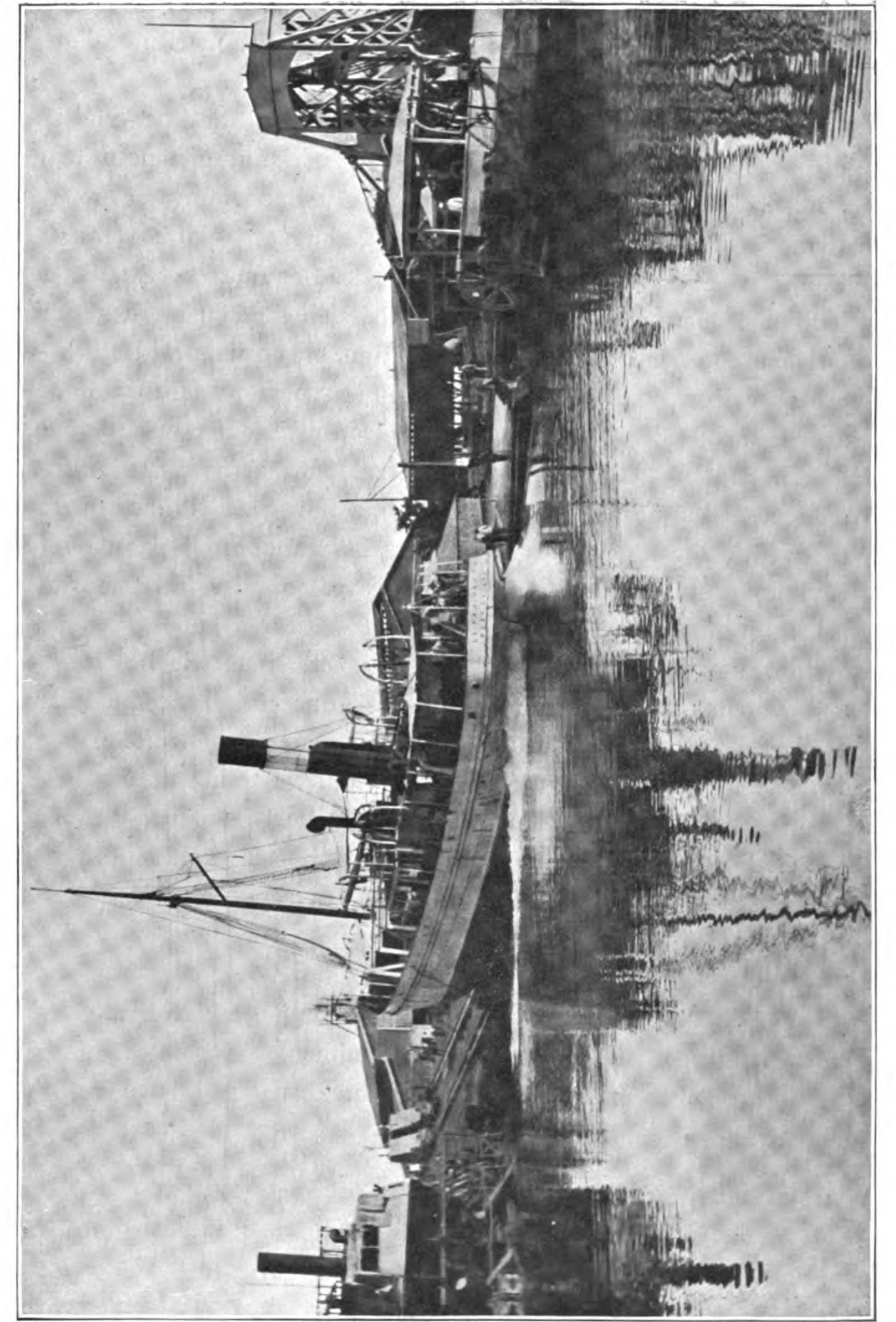
RÉFECTION DE LA GRANDE JETÉE OUEST A PORT-SAID.

Cliché de la Compagnie de Suez.

massif de maçonnerie ordinaire, de 5 mètres de largeur et de 3 mètres de hauteur au-dessus du même niveau.

La jetée ainsi restaurée dans toute sa partie émergeante, soit 2500 mètres, abrite plus complètement les navires à leur entrée dans l'avant-port et forme une promenade où la population viendra, en été surtout, respirer avec plaisir la brise de la mer.

Du côté de la rive Asie, on établit des salines sur le modèle de celles existant sur les côtes de Provence. Si cette industrie prospère, ainsi que tout permet de le croire (car l'ennemie de la production du sel marin est la pluie, et il ne pleut que rarement à Port-Saïd), elle y



ATELIERS DE RÉPARATIONS DE LA COMPAGNIE A PORT-SAID. — LANCEMENT DU REMORQUEUR « PROGRÈS ».

Cliché appartenant à la Compagnie de Suez

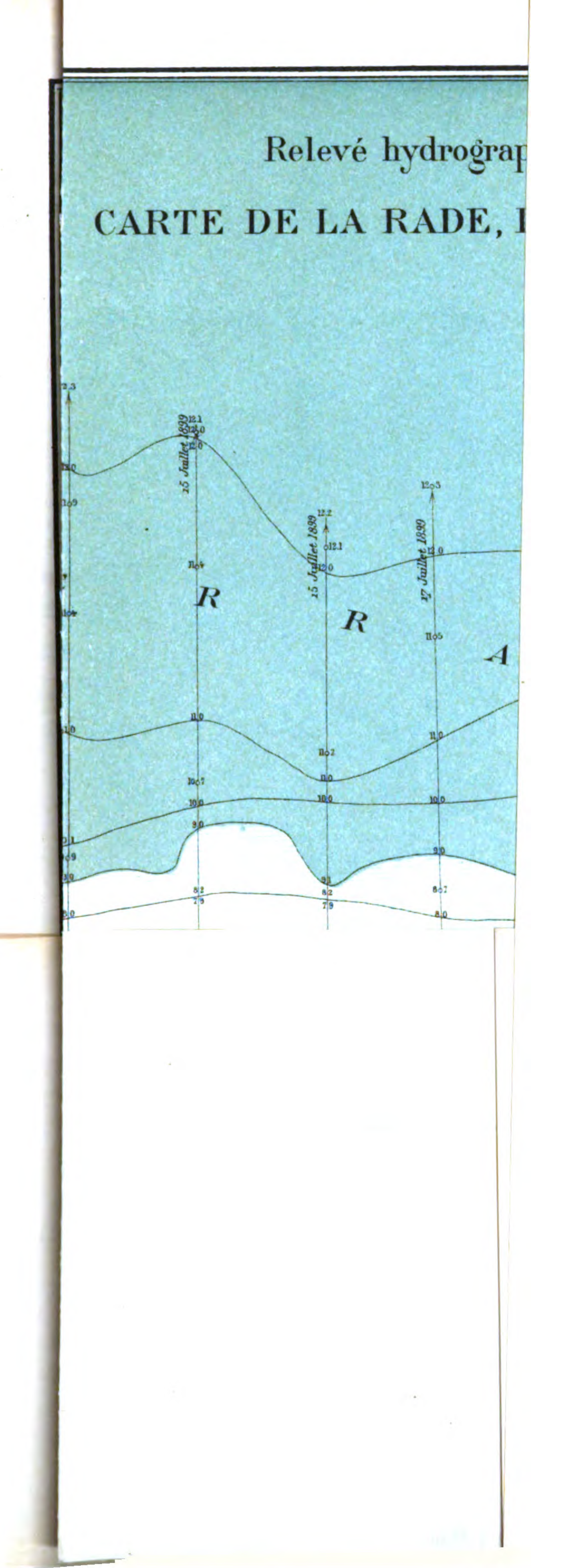
créera un nouveau commerce et un mouvement maritime d'une certaine importance.

Enfin, jusqu'à ces dernières années, les habitants de Port-Saïd ne disposaient que d'une quantité d'eau à peine suffisante pour leur alimentation et les besoins du ménage. Aussi ne pouvaient-ils se livrer à aucune culture et étaient-ils obligés de faire venir de Damiette ou des points environnants les légumes nécessaires à leur existence. La création du canal Abassieh et de l'usine des eaux ont heureusement modifié cette situation, et, en dehors des différents services de la ville qui, comme on l'a vu, sont assurés, nous avons pu concéder à des maraîchers le trop-plein que nous rejetons dans le Canal maritime, et qu'ils utilisent pour arroser des jardins potagers. C'est un véritable bienfait pour Port-Saïd et une source de profits, car les navires transiteurs ne manqueront pas de s'y ravitailler, et les voyageurs achèteront avec joie les fraises et les raisins qui leur seront offerts.

En dehors de l'utilité incontestable de cette industrie horticole, nous verrons avec grande satisfaction et une certaine coquetterie pousser des légumes, des fruits et des fleurs sur cette étroite bande de sable de Péluse, si désolée et si solitaire il y a trente ans à peine. Je suis convaincu que bien des habitants de Port-Saïd auront eu la pensée pieuse d'aller déposer leurs premiers œillets et leurs premières roses, au pied de la statue de M. de Lesseps.

*
* *

On croit généralement que les cubes de dragages extraits, pour entretenir l'entrée de Port-Saïd, sont infiniment plus considérables que dans les autres ports. Il n'en est rien, ainsi que le prouve le tableau que nous donnons ci-joint :



Relevé hydrograp
CARTE DE LA RADE, I
25 Juillet 1839
15 Juillet 1839
17 Juillet 1839
R
R
A

Relevé des dragages exécutés dans différents ports pendant les années 1896 à 1899.

PORTS	ANNÉES	CUBE (mètres cubes)	PORTS	ANNÉES	CUBE (mètres cubes)
DUNKERQUE	1896	662 372	ROTTERDAM	1896	505 401
(Chenal d'entrée et port.)	1897	654 055	(Chenal de la Meuse (Hoek van Holland) indépendamment du port.)	1897	593 059
	1898	794 661		1898	533 483
	1899	889 771		1899	657 24
BOULOGNE	1896	250 908	LIVERPOOL	1896	4 334 460
(Chenal d'entrée et port.)	1897	416 599	(Chenal de la Mersey indépendamment du port.)	1897	4 561 160
	1898	365 474		1898	3 027 675
	1899	453 389		1899	3 329 500
SAINT-NAZAIRE	1896	562 886	NEWCASTLE	189	1 095 248
(Chenal de la Loire et port.)	1897	586 443	(Chenal de la Tyne et Bassins Northumberland et Albert Edward.)	1897	904 660
	1898	564 359		1898	1 060 174
	1899	460 889		1899	969 801
NANTES	1896	748 610	GLASGOW	1896	1 429 230
(Canal maritime, Loire et port.)	1897	957 802	(Chenal de la Clyde et port de Glasgow).	1897	1 370 712
	1898	1 934 442		1898	1 296 810
	1899	1 379 100		1899	1 269 387
BORDEAUX	1896	748 425	SOULINA	1896	210 650
(Chenal de la Gironde.)	1897	421 995	(Chenal du Danube.)	1897	221 650
	1898	574 623		1898	251 350
	1899	666 100		1899	332 200
YMUIDEN	1896	495 296	PORT-SAÏD	1896	600 045
(Chenal et port jusqu'à l'écluse d'entrée du canal.)	1897	691 460	(Chenal d'entrée et port.)	1897	868 568
	1898	614 850		1898	844 513
	1899	512 665		1899	675 888

Comme on le voit, le cube de dragages effectué à Port-Saïd est inférieur à celui de Dunkerque, de Nantes, de Liverpool, de Newcastle et de Glasgow.

* * *



IV. — *Régime des vents et des eaux dans le Canal maritime de Suez et à ses embouchures.*

Le régime des vents et des eaux dans le Canal maritime de Suez et à ses embouchures a donné lieu à un remarquable rapport de l'ingénieur en chef Lemasson, dont on a vu la mort tragique. Ce travail, dont je crois utile de résumer les grandes lignes, est le résultat de consciencieuses observations poursuivies pendant six ans, de mai 1871 au 31 décembre 1879. Il en résulte que le Canal maritime doit être divisé, à ce point de vue, en deux régions distinctes : de Port-Saïd aux lacs Amers, et des lacs Amers à Suez.

Régions de Port-Saïd. — Les vents dominants dans la région de Port-Saïd sont ceux de N., de N.-O. et de N.-N.-O. Leur direction et leur intensité varient avec les saisons en suivant une marche très régulière, qui se reproduit chaque année dans les mêmes conditions.

Ainsi, de la fin de mai au commencement d'octobre, les vents sont à peu près fixes et soufflent presque constamment du N. et du N.-O., avec une intensité moyenne d'environ 6 mètres par seconde. En octobre et en novembre, ils tournent à l'O. et au S.-O. : leur intensité augmente et atteint quelquefois 16 mètres par seconde. En hiver, décembre, janvier, février et mars, les vents sont très irréguliers comme direction et intensité.

Le vent de S. souffle assez fréquemment et presque toujours en tempête ; mais, comme il vient de terre, il est peu dangereux ; celui de N.-E. se fait souvent sentir, mais ne dépasse jamais l'intensité dite « *bonne brise* ».

En avril et mai, les vents retournent au N. et au N.-O. et, après quelques bourrasques venant du S. (Khamsin), le beau temps se rétablit.

Outre ces variations annuelles, les vents sont soumis en juin, juillet, août et septembre à un autre changement diurne de direction. Durant ces quatre mois, la brise de mer commence à souffler vers huit à neuf heures du matin; son intensité, d'abord très faible,

augmente graduellement et atteint son maximum, 6 à 7 mètres, vers quatre à cinq heures du soir. Elle décroît ensuite jusque vers minuit ; le calme se rétablit et la brise de terre souffle alors, mais très faiblement et dure jusqu'à cinq et six heures du matin, moment d'une seconde accalmie qui se prolonge jusqu'au commencement de la brise de mer.

La pression atmosphérique moyenne à Port-Saïd est de 760 $^m/_m$ 5 de mercure. Elle varie dans des limites assez restreintes. En hiver, elle est ordinairement de 763 $^m/_m$ et s'élève quelquefois à 772 $^m/_m$. En été, elle s'abaisse à 758 $^m/_m$ et descend même quelquefois à 751 $^m/_m$.

Le niveau moyen annuel de la Méditerranée à Port-Saïd est à la cote 18,29 et le niveau moyen mensuel varie suivant les saisons. Il atteint son minimum (18,18) en février et reste à peu près stationnaire jusqu'au milieu de mai, époque où il n'a encore que la cote 18,22. A partir de ce moment, il s'élève plus rapidement, parvient à son maximum (18,40) vers le 15 juillet, s'y maintient pendant trois mois, et, en octobre et novembre, diminue lentement, passant de la cote 18,40 à la cote 18,35. Enfin, en décembre, son mouvement de descente s'accentue et il se trouve de nouveau à son minimum (18,18) au mois de février.

Tel est le mouvement général et normal ; mais le niveau journalier de la Méditerranée éprouve des variations accidentelles de peu de durée, provenant des vents irréguliers, qui soufflent quelquefois avec violence et la surélèvent ou l'abaissent de 0,30 à 0,40, par rapport à la cote prévue. Il résulte des expériences faites au cours des six années d'observation que, dans ces cas exceptionnels, les cotes de 18,69 et 17,84 représentent les limites extrêmes atteintes par le niveau journalier moyen.

Le courant littoral de la Méditerranée sur la côte d'Égypte, observé entre les lignes de fonds de 4 mètres et de 10 mètres, soit sur une largeur moyenne de 3 500 mètres, se dirige constamment vers l'E.-S.-E. avec une vitesse moyenne de 30 centimètres à 40 centimètres par seconde.

Environ à 3 kilomètres à l'ouest de la jetée Ouest, les parties de ce courant qui se trouvent dans les fonds de 7 à 8 mètres, commencent à s'infléchir et à se relever vers le N.-E. pour tourner le musoir de la jetée, situé à l'hect. 30,00, et leur vitesse augmente progressivement à mesure qu'elles s'en rapprochent.

Les courants plus voisins de la plage poursuivent leur mouvement rectiligne et le continuent d'autant plus loin, qu'ils sont plus rapprochés de la ligne d'eau.

Les courants correspondant aux fonds de 4 mètres ne s'infléchissent en général que lorsqu'ils sont arrivés à 600 mètres ou 700 mètres de la jetée.

Tous ces courants viennent frapper la jetée Ouest sous un angle variant de 10° à 60°, suivant les points de rencontre.

Une partie de la masse d'eau qui compose ces courants passe entre les blocs et continue son mouvement à travers l'avant-port, mais avec une vitesse réduite de 10 à 15 centimètres ; une autre partie change de direction et vient former un contre-courant qui, sur 1 000 mètres, chemine à peu près parallèlement à la jetée, avec une vitesse de 40 à 50 centimètres, s'infléchit ensuite vers le N.-E. et se raccorde à 400 mètres ou 500 mètres, au nord du musoir, avec le courant général.

Un peu à l'ouest du point de rencontre, la vitesse atteint un maximum de 50 à 60 centimètres et est dirigée vers l'E.-N.-E. ; puis, sitôt que le courant a dépassé le musoir et se trouve en contact avec l'eau relativement calme de l'avant-port, elle diminue graduellement jusqu'à 30 ou 40 centimètres et reprend peu à peu la direction générale E.-S.-E.

Le courant littoral suit la marche décrite ci-dessus en temps calme ordinaire, et dans ce cas, son intensité varie entre un minimum de 1 kilomètre à l'heure et un maximum de 2 km. 250 et la vitesse du courant de surface diffère peu de celle du courant de fond.

Des observations exécutées, avec le moulinet de Wolmann, à 400 mètres au nord du musoir, après un fort coup de vent d'ouest, qui avait duré trois jours, ont donné les résultats suivants :



PROFONDEUR D'IMMERSION du MOULINET	DIRECTIONS des COURANTS	VITESSES par seconde EN MÈTRES	VITESSES à l'heure EN KILOMÈTRES
2m,00	E.-N.-E.	1 60	5 760
4m,00	E.-N.-E.	1 50	5 400
6m,00	E.-N.-E.	1 20	4 320

Au contraire, après les vents d'est qui n'ont jamais beaucoup d'intensité, la vitesse de surface a été réduite à 10 centimètres, et à 6 mètres de profondeur elle s'est maintenue à 30 centimètres.

Les courants de marée sont tout à fait nuls en rade de Port-Saïd. Dans les bassins, ils sont toujours très faibles et ne sont guère appréciables que dans la partie rétrécie qui se trouve sur la rive Asie.

*
* *

Les vitesses et les directions des courants à l'entrée du Canal maritime donnent lieu aux observations suivantes :

1° Pendant les *syzygies* (1) des mois de mai et novembre, alors que les niveaux de la Méditerranée et du lac Timsah sont sensiblement les

(1) Nom donné aux points opposés dans lesquels la lune est nouvelle ou pleine, c'est-à-dire en conjonction ou en opposition avec le soleil. — Quand le soleil et la lune sont en conjonction ou en opposition, c'est-à-dire placés sur une même ligne droite avec la terre, leurs attractions sur la mer se combinent et produisent une marée très forte. C'est ce qui arrive aux époques des *syzygies* de la nouvelle et de la pleine lune.

On appelle « *quadrature* » l'aspect de deux astres éloignés l'un de l'autre d'un quart de cercle. — Aux époques des quadratures (du premier et du dernier quartier), l'action solaire tend à produire une marée basse là où la lune veut élever les eaux, et réciproquement; le résultat est donc une marée lunaire sensiblement affaiblie. — En général, les plus fortes marées se produisent le jour même des *syzygies* et les plus faibles le jour même des *quadratures*.

Quand la marée monte, on dit que la mer est « *haute* » ou « *pleine* » et le phénomène se nomme « *le flot* » ou « *le flux* ». Quand la marée descend, on dit que la mer est « *basse* » et le phénomène se nomme « *le reflux* » ou « *le jusant* ».

On entend par marée de « *vive eau* », la marée la plus forte de chaque lunaison; — par marée de « *morte eau* », la marée la plus faible. Les marées de *vive eau* et de *morte eau* absolues sont celles de septembre et de mars.

La mer est « *étale* » au moment où elle *ne monte ni ne descend*, à la fin soit du flot, soit du jusant ordinaire par suite de la marée. Elle « *marne* » quand elle monte au-dessus du niveau.

Le retard de la pleine mer sur le passage de la lune au méridien, à l'époque des équinoxes, est une quantité constante pour une même localité et qui doit être déterminée par l'observation directe : on l'appelle « *l'établissement du port* ». Ce nombre permet de calculer l'heure de la pleine mer pour tous les jours de l'année.

L'établissement du port de Port-Saïd est de 10h10′ ; — celui de Suez, de 11h55′.



mêmes, le courant de flot au milieu du Canal commence 3h20′ après la basse mer de Port-Saïd, atteint, un peu après la haute mer, une vitesse maxima de 30 à 35 centimètres, suivant l'amplitude des marées, et finit 3h25′ après la haute mer. Le courant de jusant qui commence alors parvient également à un maximum de 30 à 35 centimètres vers le moment de la basse mer, et se termine après une durée de 6h15′.

A partir du mois de mai et à mesure que la Méditerranée s'élève davantage au-dessus du lac Timsah, le courant de flot augmente de plus en plus d'intensité et de durée. Pendant les trois mois de juillet, août et septembre, il règne à peu près constamment avec une vitesse qui atteint un maximum de 40 à 45 centimètres et quelquefois même 60 centimètres, et le jusant ne se fait sentir qu'au moment des basses mers de vives eaux et ne dépasse pas 15 centimètres.

Depuis le mois de novembre jusqu'au mois de mai, le niveau de la Méditerranée étant plus bas que celui du lac Timsah, le jusant est prépondérant. A la fin de décembre, en janvier et février, il a lieu pendant toute la journée et acquiert parfois une vitesse de 50 à 55 centimètres.

***

Région de Suez. — Les vents dominants dans la région de Suez sont ceux de N., de N.-O. et de N.-N.-O. Leur direction et leur intensité varient avec les saisons, en suivant sensiblement la même loi qu'à Port-Saïd. Le seul point qu'il convienne d'indiquer est relatif à l'effet produit en hiver (décembre, janvier et février) par les vents du sud qui, soufflant du large avec violence, occasionnent des tempêtes dans la rade de Suez.

Le niveau moyen annuel de la Mer Rouge à Suez est à la cote (18,26).

Le niveau moyen mensuel change avec les saisons et prend chaque année, sous l'influence des variations de direction et d'intensité des vents, un mouvement de marée autour de la cote (18,26). — Il atteint son maximum (18,50) dans les mois de décembre et janvier et diminue ensuite lentement jusqu'au milieu de mai. Pendant le mois de

Amplitudes moyennes des marées de vives eaux dans le Canal Maritime.

juin, il s'abaisse rapidement et tombe à la cote (18,08), puis il descend encore et parvient en septembre à son minimum (18,00). Il prend alors un mouvement d'ascension rapide et s'élève, dans l'espace d'un mois, de 30 centimètres et atteint de nouveau son maximum au commencement de l'année.— Sous l'influence de coups de vents irréguliers et de variations accidentelles, les limites extrêmes atteintes par le niveau journalier moyen ont été de (18,76) et de (17,78) pendant les six années d'observation.

*
* *

L'unité de hauteur du port de Suez est de 78 centimètres.

Pendant les syzygies, les hautes eaux montent en moyenne à la cote (18,98), les basses eaux descendent à la cote (17,52) et la mer marne de 1 m. 46, soit 72 centimètres au-dessus et 74 centimètres au-dessous du niveau moyen.

Pendant les six années d'observation, la cote moyenne des hautes mers a été de (18,83), la cote moyenne des basses mers (17,67) et l'amplitude moyenne des marées 1 m. 16.

La plus forte marée de vives eaux observée, a été de 1 m. 93 ; la plus faible marée de mortes eaux, de 40 centimètres.

La plus haute mer est montée à la cote (19,52), soit 1 m. 26 au-dessus du niveau moyen; la plus basse est descendue à la cote (16,96) soit 1 m. 30 au-dessous du niveau (18,26).

Il y a du reste à Port-Thewfik un marégraphe qui fonctionne régulièrement et où sont enregistrés les divers niveaux des marées. Du 12 septembre 1898 au 30 août 1899, la plus haute marée s'est produite le 14 décembre 1898, par vent d'ouest, et a atteint la cote (19,57). La plus basse a eu lieu le 20 août 1899, par vent du nord et est descendue à la cote (16,98). — On voit que ces chiffres se rapprochent beaucoup de ceux résultant des observations de M. Lemasson de 1871 à 1877.

Aux syzygies, la durée moyenne du montant est de $6^h17'$, et la durée moyenne du perdant de $5^h8'$.

Aux quadratures, le montant a lieu pendant $6^h20'$, et le perdant pendant $6^h5'$.

La plus grande durée du montant a été de 7ʰ10′, et celle du perdant de 7ʰ20′.

*
* *

Dans la rade de Suez, les courants sont animés de vitesses faibles et n'ont pas de direction générale déterminée. Il n'en est pas de même à l'entrée du Canal maritime, où leur vitesse, d'abord très faible, va en augmentant graduellement au fur et à mesure que le chenal s'accuse davantage.

Pendant les syzygies d'avril, mai et novembre, alors que les lacs Amers ont sensiblement le même niveau que la Mer Rouge, le courant de flot, au milieu du Canal, commence en moyenne 3ʰ15′ après la basse mer de Suez, atteint un maximum de 80 à 90 centimètres, et finit 3ʰ10′ après la haute mer; puis le courant de jusant commence, parvient à une vitesse maxima de 75 à 80 centimètres et s'arrête 3ʰ15′ après la basse mer.

*
* *

M. Lemasson s'est livré à des études minutieuses sur la propagation des marées et le régime des courants dans le Canal maritime et ses observations ont porté sur onze points différents. Je donne ci-joint la traduction graphique des résultats obtenus.

*
* *

Le niveau moyen annuel du lac Timsah présente chaque année diverses variations résultant des oscillations des eaux à Port-Saïd et à Suez. Ainsi, sous l'influence de l'abaissement de la Méditerranée, il atteint un minimum absolu (18,20) en mai, puis s'élève lentement pendant les mois de juin et juillet, et parvient à un maximum relatif (18,29) dans le mois d'août. Il diminue ensuite en septembre et descend à un minimum relatif (18,22), sous l'influence des lacs Amers, qui sont très bas à cette époque. Enfin il remonte rapidement en même temps que la Mer Rouge et les grands lacs et parvient à son maximum absolu (18,34) dans le mois de janvier.

Durant les six années d'observation, la cote maxima atteinte par le niveau journalier moyen a été de (18,47); la cote minima (18,09).

Les marées semi-diurnes produites par la Méditerranée dans le lac Timsah, sont toujours excessivement faibles et leur amplitude est, en général, de 3 à 4 centimètres; les plus fortes dénivellations observées n'ont pas dépassé 10 centimètres.

La cote maxima atteinte par le niveau du lac Timsah a été (18,51); la cote minima (18,05); différence 46 centimètres.

Les courants dans le lac sont tout à fait nuls, excepté aux deux débouchés vers Port-Saïd et Suez.

*
* *

Les variations que présente le niveau moyen mensuel des lacs Amers résultent principalement des oscillations de la Mer Rouge à Suez. Celles de la Méditerranée et du lac Timsah n'ont qu'une influence insignifiante.

Le niveau moyen annuel des lacs Amers observé sur trois points (le Déversoir, le kilomètre 133 et Chalouf) (1) est de (18,25) à (18,26). — A Chalouf, le niveau moyen mensuel s'élève à (18,41) en janvier et descend à (18,65) pendant le mois de septembre.

La plus haute cote atteinte par le niveau journalier moyen a été de (18,56); la plus basse (17,93).

En vives eaux, la mer marne en général de :				36	centimètres
En mortes eaux	—	—	—	22	—
Marée moyenne	—	—	—	29	—

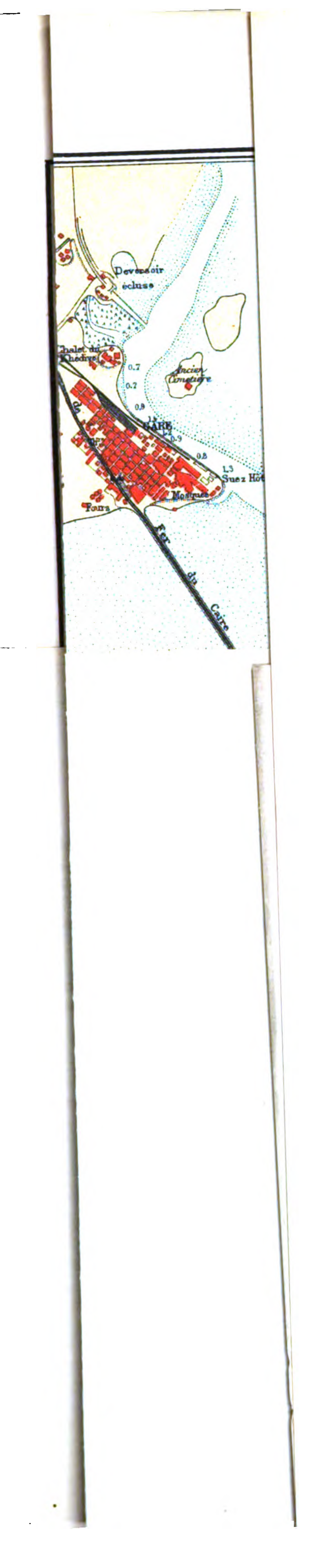
La plus forte amplitude a été de 50 centimètres, la plus faible de 12 centimètres.

La plus haute mer observée est montée à la cote (18,76), la plus basse est descendue à (17,72). Différence 1 m. 04.

Aux syzygies, la haute mer de Chalouf retarde de $0^h36'$ sur celle de Suez et le montant s'effectue pendant $6^h11'$; la basse mer retarde de $0^h42'$ et le perdant a lieu pendant $6^h14'$.

La plus grande durée du montant a été de $7^h45'$, celle du perdant de $7^h50'$.

(1) Comme les différences entre ces points sont peu sensibles, je me bornerai à relater les observations faites à Chalouf.


Déversoir
écluse
Chalet du
Khédive
0.7
0.7
0.8
GARE
0.9
0.8
1.3
Suez Hôt
Ancien
Cimetière
Mosquée
Fours
Fer
du
Caire

Pendant les syzygies de mai et novembre, alors que les lacs Amers et la Mer Rouge sont à peu près de niveau, le courant de flot au milieu du lac commence $3^h40'$ après la basse mer de Chalouf, atteint son maximum, 80 centimètres, un peu après la haute mer et a une durée de $6^h15'$; le courant de jusant commence $3^h45'$ après la haute mer, parvient à un maximum de 75 centimètres et finit $3^h40'$ après la basse mer.

En hiver, le courant de flot est prépondérant et atteint quelquefois une vitesse de 1 m. 20 ; en été, le courant de jusant domine et acquiert une vitesse de 1 m. 10 lorsque le vent souffle fortement du nord.

Il résulte des observations que, pendant les six mois compris entre novembre et mai, le courant de flot domine à Chalouf et a une durée moyenne de $7^h00'$ et une vitesse moyenne de 47 centimètres, tandis que le jusant ne dure que $5^h25'$ et n'a qu'une vitesse moyenne de 37 centimètres.

Pour une période de douze heures on peut admettre que le courant de flot dure $6^h45' = 24\ 300''$, le jusant $5^h15' = 18\ 900''$ et que ces deux courants ont une intensité constante de 47 et 37 centimètres.

Dans ces conditions, la section du Canal étant à Chalouf de 320 mètres cubes, la quantité d'eau qui pénètre pendant un jour dans les lacs Amers est égale à $2 \times 320\ (24\ 300 \times 0{,}47 - 18\ 900 \times 0{,}37) = 2\ 833\ 920$ mètres cubes.

De mai à novembre, le courant de flot n'a plus qu'une durée moyenne de $5^h20'$ et une vitesse moyenne de 38 centimètres, tandis que le jusant s'élève à une durée de $6^h55'$ et une vitesse moyenne de 45 centimètres. Pour une durée de douze heures, on peut admettre $5^h20' = 19\ 200''$ et $6^h40 = 24\ 000''$ pour les durées respectives du flot et du jusant.

La quantité d'eau journalière, qui sort des lacs Amers et se dirige vers Suez, est alors : $2 \times 320\ (24\ 000 \times 0{,}45 - 19\ 200 \times 0{,}38) = 2\ 242\ 560$ mètres cubes.

Le volume d'eau qui pendant six mois, de novembre à mai, pénètre dans les lacs Amers est égal à $180 \times 2\ 833\ 920$ mètres cubes $=$ 560 605 600 mètres cubes.

Celui qui de mai à novembre sort des lacs Amers et se dirige vers Suez est égal à 180 × 2 242 560 mètres cubes = 403 660 800 mètres cubes.

* * *

En résumé, pendant l'été le niveau moyen de la Méditerranée est plus élevé que celui de la Mer Rouge (en septembre, la différence est de 40 centimètres), de telle sorte qu'il s'établit, de Port-Saïd aux lacs Amers, un courant dominant, allant du nord au sud.

Pendant l'hiver, au contraire, le niveau moyen de la Mer Rouge est plus élevé que celui de la Méditerranée (en janvier la différence est de 30 centimètres) et il s'établit un courant dominant des lacs Amers vers Port-Saïd.

La surface des lacs Amers est de 19 600 hectares.

Le banc de sel situé dans les lacs occupe 6 656 hectares.

Le volume d'eau qui y était contenu, au moment de l'inauguration du Canal, était de 1 446 millions de mètres cubes.

La surface du lac Timsah est de 2 000 hectares.

Le volume d'eau contenu dans ce lac de 67 millions 1/3 de mètres cubes.

* * *

D'après les analyses faites, en 1872 et 1874, au laboratoire de l'École des Ponts-et-Chaussées de Paris, la salure de la Méditerranée, à Port-Saïd, descend à 26 kilogrammes de sel par mètre cube d'eau, pendant les mois d'octobre et de novembre, au moment où le Nil est le plus élevé. Cette salure augmente au moment de l'étiage du fleuve, en juin, et s'élève à 37 ou 38 kilogrammes.

Les lacs Amers contiennent 68 kilogrammes de sel par mètre cube d'eau, ce qui est facilement explicable, puisque nous avons signalé la présence d'un banc de sel de plus de 6 000 hectares qui se fond peu à peu.

Les eaux de la Mer Rouge, en rade de Suez, contiennent 43 kilogrammes de sel par mètre cube.

On sait que le poids du mètre cube d'eau de mer dépend de la

quantité de sel que cette eau contient en dissolution et augmente avec cette quantité (1).

D'autre part, le poids du volume d'eau déplacé par un navire flottant est toujours égal au poids total du navire et de son chargement.

Par suite, lorsqu'un navire passe d'une région, où la mer contient moins de sel en dissolution, à une autre région où elle en contient davantage, le tirant d'eau du navire diminue, puisque le volume d'eau d'un poids égal à son propre poids, est moindre dans une eau de mer plus chargée de sel.

La variation de tirant d'eau change, bien entendu, d'un bateau à un autre, en raison des différences de forme et de chargement; elle change aussi, pour un même bateau, d'après l'importance du chargement avec laquelle augmente le déplacement du navire. Aussi, en entrant dans les lacs Amers, tous les navires *se déjaugent*, c'est-à-dire que leur ligne de flottaison se relève par le fait de l'augmentation de la densité de l'eau.

Les Compagnies de navigation établissent pour chacun de leurs navires, un tableau qui fait connaître ce qu'on appelle l'*exposant de charge*, soit, en d'autres termes, les tirants d'eau correspondant aux différents poids totaux ou déplacements possibles du navire dans une eau de mer de densité moyenne (d — 1 026).

En appliquant les données du tableau à un type récent de navire appartenant aux Messageries maritimes, l'*Indus*, et en rappelant les résultats des analyses ci-dessus indiquées pour l'eau de mer à Port-Saïd, dans les lacs Amers et à Suez, on constate que l'*Indus*, chargé de manière à réaliser à l'entrée de Port-Saïd, en octobre, un tirant d'eau moyen de 7 m. 50, n'a plus dans les lacs Amers, qu'un tirant d'eau moyen de 7 m. 37, c'est-à-dire qu'il se relève de 13 centimètres.

(1) Lorsque le mètre cube d'eau de mer contient en dissolution p kilogrammes de sel de densité d, le poids de ce mètre cube d'eau de mer est, en kilogrammes

$$1000 + p\,\frac{d - l}{d}$$

si on attribue à d sa valeur moyenne réelle, 2,2 le poids du mètre cube d'eau de mer est, en kilogrammes

$$1000 + 0{,}545\ p.$$

Il reprend à Suez un tirant d'eau de 7 m. 45.

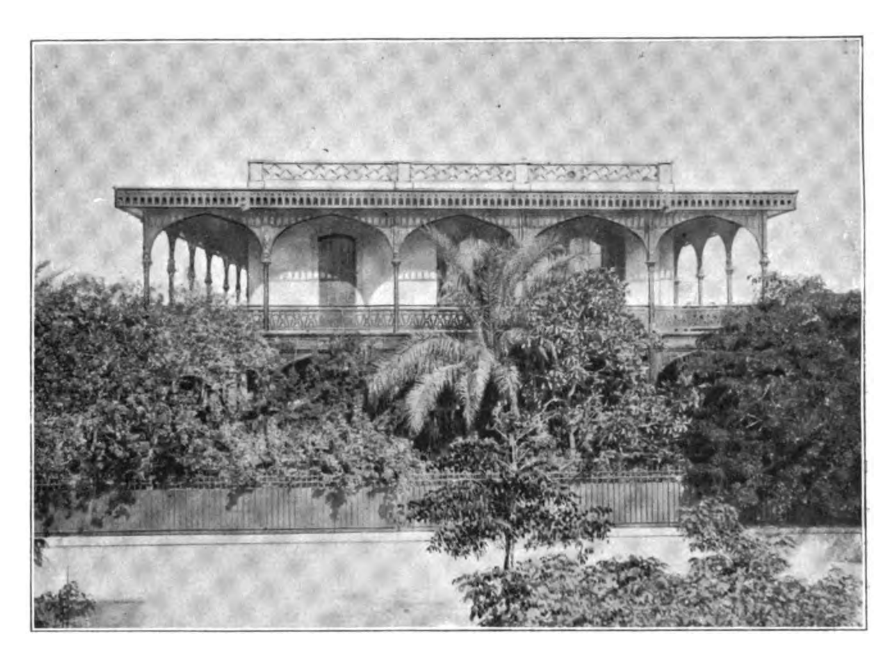
M. Tillier s'est livré à des remarques curieuses sur la vitesse comparée des navires à la mer et dans le Canal de Suez. Il a observé qu'un navire, jaugeant 2 984 tonneaux, mesurant 97 mètres de longueur, 14 mètres de largeur et ayant 5 m. 64 de tirant d'eau et une section de 79 mètres carrés au maître couple, a réalisé une vitesse de 7 nœuds 05, à la mer, et de 6 nœuds 01, dans le Canal, avec le même nombre de tours d'hélice dans les deux cas, soit 42. Il a essayé, à plusieurs reprises, dans le Canal à 22 mètres, de faire donner à de gros navires le nombre maximum de tours d'hélice qu'ils pouvaient fournir à la mer, mais il n'y a point réussi.

Il en a conclu qu'à tours d'hélice égaux, la vitesse obtenue en mer est supérieure à celle obtenue dans le Canal et que la différence s'accentue au fur et à mesure que sa vitesse augmente.

Les renseignements qui précèdent sont peut-être d'un ordre trop spécial et technique pour la majorité de mes lecteurs, mais j'espère qu'ils intéresseront les marins : je n'ai qu'un regret, celui de n'avoir pu donner *in extenso* le travail si complet de M. Lemasson, à cause de son grand développement.



LE LAC MENZALEH.
D'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Compagnie de Suez.



MAISON D'EMPLOYÉ A PORT-SAÏD.

Cliché de la Compagnie de Suez.

CHAPITRE XIV

L'ŒUVRE SOCIALE DE LA COMPAGNIE DE SUEZ

Conditions du travail dans l'Isthme, mode de recrutement des ouvriers. — Salaires. — Les ouvriers indigènes et les ouvriers européens. — Travaux supplémentaires et travaux de nuit. — Augmentation de salaires. — Gratuité du logement. — Salaire au mois. — Soins médicaux. — Ages des ouvriers — Temps de service. — Comparaison des salaires et des frais d'existence.

Ensemble des mesures prises par la Compagnie et créations qu'elle a accomplies ou favorisées au point de vue spécial, proprement dit. — Ferdinand de Lesseps et la peste d'Alexandrie en 1834-1835. — Sa philanthropie. — L'article LXIII des statuts réserve 2 pour 100 des produits nets ou des bénéfices de l'entreprise pour la constitution d'un fonds destiné à pourvoir aux retraites, aux secours, aux indemnités ou gratifications accordées, suivant qu'il y a lieu, par le Conseil, aux employés. — Retraite proportionnelle après trente ans de service en France, ou vingt ans en Égypte. — Droits à la retraite, réversibles par moitié, sur la veuve, ou les enfants mineurs, ou même sur la tête d'une personne étrangère à la famille, mais dont l'employé décédé était le soutien. — Situation particulière des pilotes. — Congés de trois mois et demi, avec solde entière et indemnité de frais de voyage, tous les trois ans. — Indemnités de logement. — Indemnités de mariage. — La participation des employés aux bénéfices de la Compagnie représente, depuis 1875, une somme de 15 053 464 francs.

La grève de 1894. — L'assassinat de M. l'ingénieur Lemasson. — Monument élevé par les ouvriers à sa mémoire.

L'hôpital de Saint-Vincent-de-Paul et le sanatorium d'Ismaïlia. — Les dispensaires d'Ismaïlia et de Port-Thewfik. — Traitement des yeux des enfants.

Ecoles et salles d'asile. — École dans chaque gare. — Sociétés coopératives d'alimentation et de pharmacie. — Cercles



L'épidémie de peste bubonique à Port-Saïd, en 1900. — Les observations et le rapport du docteur Camboulin, médecin de la Compagnie
Construction de pavillons d'isolement pour les pilotes et les gardes sanitaires à Port-Saïd et à Suez et d'un petit lazaret à Port-Saïd.

Avant d'aborder l'œuvre sociale de la Compagnie, j'ai à parler des conditions du travail dans l'Isthme, du mode de recrutement des ouvriers et des salaires.

A toute époque de l'année, les chefs de service ont à pourvoir au remplacement de quelques ouvriers malades et, en outre, de ceux qui profitent d'un congé régulier en été. La population de Port-Saïd renferme un certain nombre d'ouvriers en chômage qui acceptent avec empressement d'être occupés en remplacement des ouvriers malades ou en congé. Les chefs d'atelier peuvent ainsi apprécier la capacité et le zèle de ces remplaçants. Aussi est-ce parmi eux que l'on choisit les ouvriers à incorporer définitivement dans les ateliers au fur et à mesure que des vacances se produisent, par suite de décès ou de mises à la retraite.

Le tableau suivant indique le nombre des pilotes et des ouvriers, leur situation de famille et leurs nationalités.

La fixation des salaires et le régime du travail diffèrent suivant qu'il s'agit des ouvriers des chantiers et ateliers ou des marins.

Les ouvriers du service de l'Entretien sont généralement de la première catégorie. Ceux du service du Transit, le plus souvent de la seconde.

Les travaux de l'Entretien sont exécutés, soit directement par les ouvriers de la Compagnie, soit par l'intermédiaire d'entrepreneurs.

Les travaux exécutés directement par les ouvriers de la Compagnie sont :

A l'atelier : la réparation des coques et des machines et la fabrication de pièces de fonderie, de forge, de chaudronnerie, d'ajustage, de charpente et de menuiserie.

Dans les chantiers : les dragages, l'enfoncement des pieux d'amarrage, la pose des perrés et fascinages.

La durée normale de la journée de travail des ouvriers occupés à ces travaux est de dix heures et le salaire est basé sur cette durée.

On paye en plus les heures supplémentaires de travail, en majorant celles de nuit de 50 pour 100.

Cette majoration ne s'applique pas toutefois aux équipages des appareils garés sur le Canal, qui ont à veiller au moment du passage

DÉSIGNATION		Service de l'entretien	Service du transit	Exploitations accessoires	Agence supérieure	Domaine commun	Ensemble	
Nombre et situation de famille. — Population totale.								
Ouvriers (1)	célibataires	107	35	10	6	1	159	1 661
	mariés ou veufs sans enfants	164	67	15	4	»	250	
	mariés ou veufs avec enfants	875	250	99	27	5	1 252	
Femmes		1 060	269	130	35	5		1 499
Enfants	garçons	1 267	428	158	31	15	1 897	5 814
	filles	1 315	578	181	33	10	1 917	
Parents	d'ouvriers à leur charge	826	141	27	24	8		1 026
Population totale								8 000

(1) 29 ouvriers indigènes sont bigames.

DÉSIGNATION	Service de l'entretien	Service du transit	Exploitations accessoires	Agence supérieure	Domaine commun	Ensemble
Nationalités.						
Hellènes	429	111	5	1	1	547
Égyptiens	351	50	90	21	»	512
Italiens	120	105	17	9	»	251
Austro-Hongrois	133	49	2	5	»	189
Français	49	21	5	»	»	75
Divers	62	16	5	1	3	87
Totaux	1 144	352	124	37	4	1 661

des navires et sont divisés en deux bordées d'une demi-nuit chacune.

Exceptionnellement certains travaux d'atelier sont payés à la pièce.

Dans le service du Transit, les conditions du travail sont celles



de la marine, c'est-à-dire que la présence des appareils est permanente. Les hommes sont payés au mois, ou bien on leur compte toutes les journées du mois s'ils ont un salaire journalier.

La durée du travail est variable. Dans les gares, les hommes font deux quarts de quatre heures par vingt-quatre heures. A bord des pilotines, les équipages sont doubles; chacun fait douze heures de service : pendant une semaine, de six heures du matin à six heures du soir et, la semaine suivante, de six heures du soir à six heures du matin.

Pour les remorqueurs au repos, les hommes font la journée de dix heures. Sur les remorqueurs en marche, ils n'ont d'autre repos que celui qui est compatible avec la marche du remorqueur.

Les pilotes, qui sont payés à l'année, embarquent à bord des navires, suivant leur rang d'inscription sur un rôle où ils sont réinscrits, dès qu'ils rentrent à leur port d'attache, après un pilotage. Toutefois, pour donner satisfaction à certains clients du Canal, on a admis de spécialiser les pilotes pour les armateurs qui le demandent. Dans ce cas, on embarque celui des pilotes spécialisés qui se trouve le premier, par son rang, sur le tableau.

Certains ouvriers du Transit reçoivent des allocations supplémentaires, pour service de nuit, dans les gares ou aux équipes des ports.

Les équipes des embarcations de service en mer reçoivent une indemnité de supplément de fonctions pour compenser le surcroît de fatigues ou de dangers auxquels elles sont exposées. Dans les autres services, la fixation des salaires est la même que pour le service de l'Entretien.

La très grande différence qui existe, pour certaines professions, entre le minimum et le maximum de salaire journalier, provient de l'emploi simultané d'ouvriers européens et d'ouvriers indigènes. Les conditions d'existence de ces derniers sont infiniment moins coûteuses et leur salaire peut être considéré comme ne représentant, en moyenne, que 50 pour 100 du salaire de l'ouvrier européen.

NOMBRE	PROFESSION	SALAIRE JOURNALIER		
		MINIMUM	MOYENNE effective	MAXIMUM
	Chantiers et Ateliers	Francs	Francs	Francs
346	Riveurs, Manœuvres, etc.	2 50	4 00	7 00
164	Gens de service, Facteurs, etc. . .	1 35	2 80	5 00
106	Chauffeurs.	2 50	5 95	7 00
81	Ajusteurs, Monteurs	4 50	9 35	14 50
74	Mécaniciens.	6 50	10 25	15 00
58	Chaudronniers, Fondeurs	4 50	8 30	14 00
52	Gardiens	0 90	3 80	7 50
47	Charpentiers, Menuisiers	4 00	9 30	14 00
43	Surveillants	6 00	7 10	10 00
24	Forgerons.	5 50	10 25	14 00
24	Peintres.	5 00	6 35	9 00
21	Maçons. Fumistes	3 00	5 25	9 50
15	Contremaîtres	12 50	14 50	15 00
13	Jardiniers.	5 00	9 15	14 00
5	Bourreliers	6 00	9 00	9 00
3	Gaziers.	8 00	8 00	8 00
2	Chefs gardiens.	5 00	6 70	8 35
2	Chefs d'équipe.	5 00	6 25	10 00
	Marine			
90	Pilotes (payés à l'année).	10 00	12 75	15 00
97	Patrons.	5 50	8 60	11 00
328	Matelots.	2 55	4 70	5 65
42	Chauffeurs.	3 35	7 05	8 35
19	Mécaniciens	8 35	12 15	15 35
5	Scaphandriers	6 00	7 30	10 00

Les encouragements au travail pendant le service sont : les suppléments de salaire, les augmentations de salaire et divers autres avantages spéciaux.

Ainsi qu'il a été dit à propos du régime du travail, tout service de nuit, tout travail supplémentaire, toute occupation entraînant avec elle une fatigue exceptionnelle, ou pouvant comporter un danger, vaut à l'ouvrier un salaire supplémentaire.

Le tableau relatif aux taux des salaires fait voir que, d'autre part, un ouvrier d'une certaine spécialité peut espérer obtenir, pendant son temps de service, d'importantes augmentations de son salaire quotidien, de telle sorte que celui-ci peut, suivant le cas, s'accroître de 50 pour 100 ou même doubler pendant le cours de la carrière de l'ouvrier.

La colonne de la moyenne effective du même tableau montre, de plus, que les augmentations sont, en réalité, rapidement accordées, puisque, dans la plupart des cas, s'il est tenu compte de l'observation faite plus haut pour le salaire des indigènes, la moyenne effective est plus élevée que la moyenne arithmétique du minimum et du maximum du salaire journalier.

La Compagnie du Canal suit, en effet, avec le plus vif intérêt, les efforts de ses ouvriers : elle examine chaque année, au moment du budget, la situation de chacun d'eux et elle accorde aux ouvriers méritants, tous les trois ou quatre ans, une augmentation de 5 à 10 pour 100 du salaire, suivant les services rendus. L'état susvisé sur le taux des salaires ne fait pas ressortir d'ailleurs les augmentations qui sont les plus flatteuses pour les ouvriers et qui leur sont accordées *par amélioration de fonctions*. C'est ainsi qu'au bout d'un certain temps, les manœuvres peuvent devenir compagnons, puis chefs d'équipe, puis contremaîtres et que les matelots peuvent devenir chauffeurs ou patrons. Ceux-ci peuvent à leur tour devenir capitaines et entrer dans le personnel des employés.

Les ouvriers en service bénéficient d'autres avantages auxquels, dans certaines circonstances, ils ne sont pas moins sensibles, comme celui de la gratuité du logement qui est accordée toutes les fois que ce logement est imposé pour les besoins du service. Tel est aussi l'avantage du salaire au mois qui est accordé aux plus anciens ouvriers.

Enfin, une organisation très complète, qui date des premières années du Canal et qui a été modifiée, à plusieurs reprises, dont la dernière le 7 novembre 1893, chaque fois dans un sens plus avanta-

geux, assure aux ouvriers les soins médicaux et les médicaments, soit à domicile, soit dans l'hôpital de la Compagnie. Celle-ci accorde, d'ailleurs, des congés de maladie aux ouvriers qui ont besoin de changer d'air ou d'aller recevoir des soins dans les hôpitaux spéciaux.

Dans les ateliers et chantiers, l'âge le plus fréquent des ouvriers

AGES	ATELIERS ET CHANTIERS				MARINE			ENSEMBLE des OUVRIERS
	ENTRETIEN	TRANSIT	AUTRES SERVICES	ENSEMBLE	ENTRETIEN	TRANSIT	ENSEMBLE	
Moins de 20 ans.	»	»	»	»	»	5	5	5
De 20 à 25 —	4	1	9	14	2	»	2	16
— 25 à 30 —	29	2	11	42	3	9	12	54
— 30 à 35 —	109	6	22	137	32	23	55	192
— 35 à 40 —	158	6	30	194	36	43	79	273
— 40 à 45 —	189	11	30	230	40	55	95	325
— 45 à 50 —	138	4	25	167	59	51	110	277
— 50 à 55 —	125	8	25	158	42	46	88	246
— 55 à 60 —	73	5	8	86	40	50	90	176
— 60 à 65 —	30	3	5	38	18	20	38	76
— 65 à 70 —	11	»	»	11	3	3	6	17
Plus de 70 ans.	3	»	»	3	»	1	1	4
Totaux.	869	46	165	1 080	275	306	581	1 661

est de quarante à quarante-cinq ans; tandis que, pour les marins, c'est celui de quarante-cinq à cinquante ans. On remarquera également dans le tableau dressé à ce sujet, qu'il y a près de 5 pour 100 des ouvriers ayant plus de soixante ans.

Pour compléter cette statistique, il me reste à indiquer le temps de service des divers ouvriers au 31 décembre 1899 et à comparer les salaires avec les frais d'existence.

Temps de service au 31 décembre 1899.

ANNÉES DE SERVICE	ATELIERS ET CHANTIERS				MARINE			ENSEMBLE des OUVRIERS
	ENTRETIEN	TRANSIT	AUTRES SERVICES	ENSEMBLE	ENTRETIEN	TRANSIT	ENSEMBLE	
Moins de 10 ans	38	6	65	109	5	44	49	158
10 ans	69	»	15	84	6	11	17	101
11 —	95	3	12	110	54	32	86	196
12 —	99	3	7	109	23	22	45	154
13 —	57	6	6	69	21	19	40	109
14 —	64	3	9	76	36	19	55	131
15 —	87	1	4	92	24	16	40	132
16 —	71	4	10	85	21	19	40	125
17 —	51	5	5	61	12	36	48	109
18 —	32	3	5	40	8	9	17	57
19 —	36	2	1	39	7	6	13	52
20 —	30	1	2	33	7	2	9	42
21 —	15	»	3	18	5	5	10	28
22 —	23	1	4	28	11	9	20	48
23 —	16	1	2	19	6	6	12	31
24 —	15	»	»	15	6	4	10	25
25 —	18	»	1	19	5	7	12	31
26 —	8	1	4	13	6	8	14	27
27 —	15	»	1	16	1	7	8	24
28 —	16	»	1	17	4	5	9	26
29 —	5	»	3	8	3	6	9	17
Plus de 30 ans	9	6	5	20	4	14	18	38
TOTAUX.	869	46	165	1 080	275	306	581	1 661

Ce tableau montre que les temps de service d'ouvriers, les plus fréquemment réalisés, varient de dix à dix-sept ans. Mais il faut également constater que ceux ayant plus de vingt-cinq ans de service sont au nombre de 163, ce qui représente 10 pour 100 de l'effectif, et que le nombre des ouvriers ayant plus de trente ans de service,

est de 38, soit plus de 2 pour 100 du total. Au point de vue de l'âge, parmi ces 38 ouvriers, 2 ont moins de cinquante ans, 13 ont de cinquante à cinquante-cinq ans, 16 ont de cinquante-cinq à soixante ans, et 7 plus de soixante ans.

Quant à la comparaison des salaires et des frais d'existence, qui est en quelque sorte le nœud de la question ouvrière, j'ai déjà fait observer qu'il y a une différence que l'on peut évaluer, d'une manière générale, à celle du simple au double, entre les salaires moyens de l'ouvrier indigène et de l'ouvrier européen.

Cette différence se trouve réalisée en pratique et justifiée, non seulement par la loi industrielle de l'offre et de la demande, un très grand nombre d'indigènes sollicitant chaque jour d'être occupés par la Compagnie, mais aussi, par ce fait que, se trouvant dans leur pays d'origine et habitués dès leur enfance à l'existence frugale, que comporte toujours un climat chaud, les indigènes n'ont à dépenser pour leurs frais d'existence que des sommes équivalant, environ, à la moitié des frais d'existence d'un ouvrier européen de la même profession. Le tableau que nous avons dressé indique les frais moyens d'existence pour deux ouvriers comparables : un Européen, au salaire de 6 francs par jour et un indigène au salaire de 3 francs par jour.

Comme on a pu déjà s'en rendre compte par le tableau relatif au taux des salaires, les salaires quotidiens de 6 francs pour un ouvrier européen et de 3 francs pour un indigène sont assez rapidement réalisés par un ouvrier, qui persiste dans ses services à la Compagnie.



Frais moyens d'existence

DÉPENSES	OUVRIER VIVANT EN VILLE			DÉPENSES	OUVRIER VIVANT SUR LE CANAL		
	Célibataire	Marié sans enfant	Marié et 2 enfants		Célibataire	Marié sans enfant	Marié et 2 enfants
Européen au salaire de 6 francs par jour (Gain annuel, suppléments compris : 2 300 francs)							
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	Francs.	Francs.
Logement . . .	150	200	250	Logement . . .	»	»	»
Vivres.	750	925	1 100	Vivres.	775	975	1 175
Habillement . .	240	300	360	Habillement . .	220	260	300
Dépenses div. .	300	350	400	Dépenses div. .	275	300	325
Dépenses totales	1 440	1 775	2 110	Dépenses totales	1 270	1 535	1 800
Indigène au salaire de 3 francs par jour (Gain annuel, suppléments compris: 1 150 francs)							
	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	Francs.	Francs.
Logement . . .	90	110	130	Logement . . .	»	»	»
Vivres.	360	460	560	Vivres.	370	480	590
Habillement . .	100	140	180	Habillement . .	100	140	180
Dépenses div. .	150	190	230	Dépenses div. .	140	170	200
Dépenses totales	700	900	1 100	Dépenses totales	610	790	970

L'état des frais d'existence fait voir que la proportion moyenne de 50 pour 100, indiquée ci-dessus pour les dépenses comparatives de l'Européen et de l'indigène, se maintient, que l'ouvrier vive en ville ou sur le Canal et qu'il soit célibataire, marié sans enfant ou marié avec enfants. Le tableau prouve, d'autre part, que les dépenses de

vivres sur le Canal sont un peu plus élevées, l'approvisionnement en étant plus coûteux. Les dépenses d'habillement sont, au contraire, un peu plus fortes en ville, où l'ouvrier et sa famille sont entraînés à plus de soins dans leur tenue. Il en est de même pour les dépenses diverses. Enfin, on remarquera que le supplément de dépenses causé à l'ouvrier, par la présence de deux enfants dans son ménage, est généralement le même que l'augmentation de frais causée à l'ouvrier, qui était célibataire, par le fait de son entrée en ménage.

* * *

Par les statistiques qui précèdent, et malgré leur aridité, il est facile de se rendre compte de l'esprit qui anime la Compagnie à l'égard de son personnel. On va voir qu'elle ne s'en préoccupe pas uniquement pendant la durée du service, mais après sa cessation. Nous allons donc examiner maintenant l'ensemble des mesures qu'elle a prises et les créations qu'elle a accomplies ou favorisées, au point de vue social proprement dit.

Les idées de mutualité, de participation aux bénéfices, d'association du capital et du travail, aujourd'hui si familières à tous les chefs d'industrie, étaient infiniment moins répandues, il y a quarante ans; ce n'est pas un des moindres mérites de M. de Lesseps que d'en avoir eu l'intuition et de s'être efforcé de les appliquer. Il était du reste animé d'un grand esprit de philanthropie, et il en a fourni des preuves nombreuses dès le début de sa laborieuse carrière. Il aimait les humbles, savait leur parler et leur inspirer confiance; il avait une sorte de besoin de se dévouer pour ses semblables, et son courage allait souvent jusqu'à la témérité.

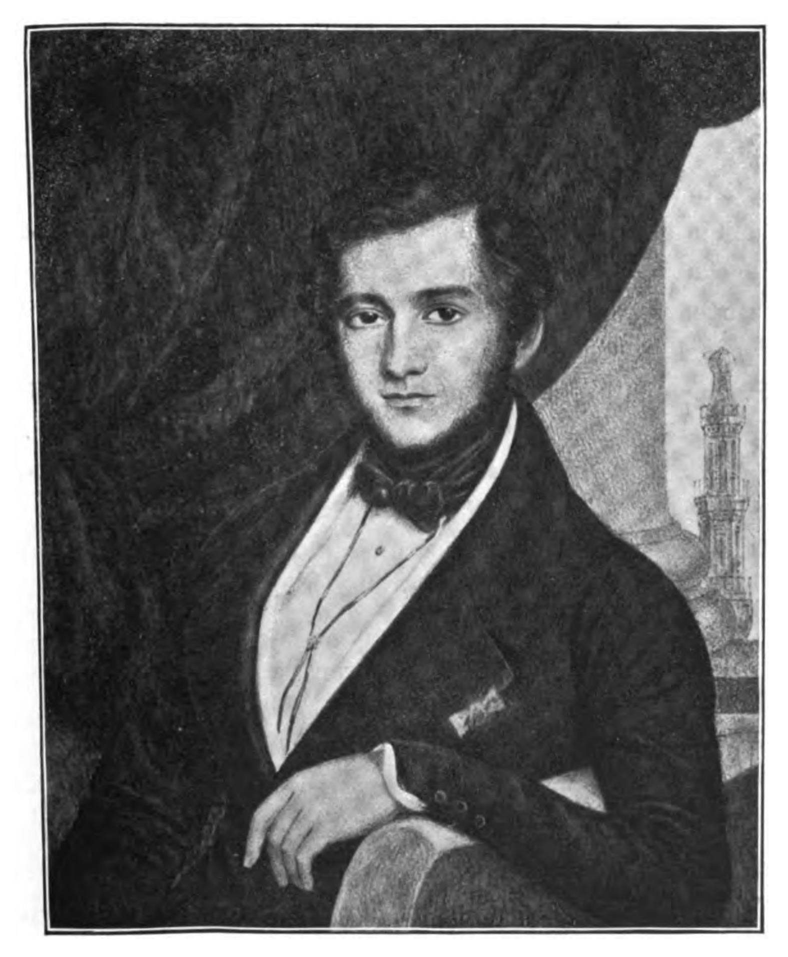
En 1832, quand il fut promu au grade de consul de deuxième classe au Caire, il se trouva à diverses reprises chargé de la gestion intérimaire du consulat général d'Alexandrie, notamment dans la grande peste de 1834-1835. A cette époque, le mot seul de peste inspirait une terreur profonde. Les travaux du grand Pasteur n'avaient pas vu le jour, les docteurs Roux et Yersin n'avaient pas encore trouvé leur sérum, les moyens de désinfection, les mesures hygié-

niques et les méthodes prophylactiques du docteur Calmette étaient inconnus, et les hécatombes humaines, que faisait cette maladie, légitimaient l'affolement des populations sur lesquelles elle s'abattait. M. de Lesseps fit preuve d'un sang-froid et d'un dévouement admirables. Sa maison, ouverte le jour et la nuit, devint le centre des secours prodigués aux malheureux atteints du fléau et, plus d'une fois, il s'imposa la rude tâche d'infirmier, dans sa chancellerie transformée en hôpital.

Dans un autre ordre d'idées, M. de Lesseps était en 1842 consul général à Barcelone quand Espartero bombarda cette ville, qui s'était insurgée contre sa dictature militaire. Notre consul déclara publiquement que sa maison était un asile, et il mit à la disposition de tous, sans distinction de nationalité ni de parti, les navires français en rade. La France couvrait ainsi de son drapeau les têtes que menaçaient les vengeances du duc de la Victoire et de son terrible lieutenant Zurbano.

Enfin, en 1868, peu de temps avant l'inauguration du Canal, le médecin en chef de l'Isthme, qui avait pu juger de la sollicitude de M. de Lesseps pour l'organisation et la bonne tenue des hôpitaux, et des soins paternels dont il avait entouré son armée de travailleurs, le docteur Aubert-Roche, dont nous avons vu le buste à Ismaïlia, lui rendait hommage en ces termes : « Dans quelques mois, lorsque les flottes commerciales traverseront l'Isthme, consacrant votre victoire dans la grande bataille pacifique que vous livrez, vous pourrez dire : Je n'ai pas sacrifié un seul homme. »

Ainsi donc, M. de Lesseps a affirmé son esprit philanthropique dans toutes les sphères où il a eu à exercer son activité. Consul, il soignait les pestiférés et abritait les malheureux sous son drapeau ; devenu chef d'entreprise, pendant les travaux du Canal, comme depuis sa mise en exploitation, sa préoccupation constante fut de rendre la vie la plus facile possible à ceux qui concouraient à son œuvre, et, en cas de maladie, d'accident ou de mort, d'assurer l'existence de leurs femmes, de leurs enfants et même de ceux ou celles dont ils étaient les soutiens. Si l'on veut bien étudier avec nous les



FERDINAND DE LESSEPS EN 1835.

D'après une miniature appartenant à M. le comte Charles de Lesseps.

institutions sociales fondées par la Compagnie, on verra que ce programme a été fidèlement suivi.

L'article VII du Règlement édicté le 20 juillet 1856 par le Vice-Roi sur les ouvriers fellahs et sous l'inspiration de F. de Lesseps, contenait ce paragraphe : « Chaque ouvrier malade recevra à l'hôpital ou dans les ambulances, outre les soins que réclamera son état, une paye d'une piastre et demie (moitié de la paye ordinaire) pendant tout le temps qu'il ne pourra pas travailler. »

C'était la première fois que cette mesure de prévoyance et d'humanité était introduite réglementairement dans des ateliers, même en Europe. Au reste, il suffit de lire ce règlement sur le travail des ouvriers fellahs (1) pour voir dans quel esprit libéral F. de Lesseps l'avait conçu, et cependant c'est ce que les Anglais avaient osé appeler la « *Corvée* »! Passons au personnel de la Compagnie.

L'article LXIII des statuts réserve *2 pour 100* des produits nets ou des bénéfices de l'entreprise « *pour la constitution d'un fonds destiné à pourvoir aux retraites, aux secours, aux indemnités ou gratifications accordées, suivant qu'il y a lieu, par le Conseil, aux employés* ».

M. de Lesseps, appelé à déposer devant la Commission extraparlementaire, chargée, en 1883, de procéder à une enquête sur les associations ouvrières, expliqua en fort peu de mots son système : « *Dès le début de la création du Canal de Suez, dit-il, nous nous sommes occupés d'organiser la participation aux bénéfices en faveur de nos employés. Nous avons procédé d'une façon bien simple. Il a été stipulé, dans l'acte de concession, que 2 pour 100 seraient distribués annuellement aux employés participants et, en 1882, ils ont reçu 600000 francs après la réunion de l'Assemblée générale. Un conseil de famille, composé d'employés, s'occupe de ceux d'entre eux qui sont atteints par la maladie, la misère ou l'incapacité de travailler. Ces institutions maintiennent une solidarité complète entre la Compagnie et son personnel. Nous avons pu avoir des preuves du zèle, du*

(1) V. Annexes. N° 17. Tome I.

dévouement de nos agents, et nous n'avons qu'à nous féliciter de ce que nous avons fait. »

En instituant, en effet, cette répartition annuelle d'une part dans les bénéfices, l'idée de M. de Lesseps a été d'associer véritablement son personnel aux résultats de l'entreprise, dans la proportion des services que chaque employé lui rendait. Or, le personnel de la Compagnie se divise en agents classés, en agents auxiliaires, en capitaines-pilotes, en ouvriers, matelots et gens de service. Les agents classés participent aux bénéfices et jouissent d'une retraite. Les agents auxiliaires sont admis au classement après une période d'emploi, dont la durée dépend de leur zèle et de leurs aptitudes. Généralement, en Égypte, le classement est prononcé après deux ans de service.

Le droit à une retraite proportionnelle s'ouvre après trente ans de service en France ou vingt ans de service en Égypte ; il est également acquis, quelle que soit la durée des services, aux employés âgés de plus de soixante ans, à ceux qui ont été licenciés pour cause de suppression d'emploi, à ceux enfin que la maladie met dans l'incapacité de remplir leurs fonctions. Ces conditions sont autrement libérales que celles édictées par la loi de 1853 sur les pensions civiles, qui exige à la fois, pour l'ouverture du droit à la retraite, soixante ans d'âge et trente ans de service, et ne permet d'accorder une pension anticipée, en cas de maladie, que s'il s'agit de fonctionnaires ayant au moins cinquante-cinq ans d'âge et vingt ans de service, et si la maladie a été contractée dans l'exercice des fonctions. A la Compagnie de Suez, deux prorata se combinent pour former le chiffre de la retraite : le nombre des années de service et le taux des appointements. La retraite normale est fixée, pour les employés retraités après trente ans d'activité, à 60 pour 100 du traitement moyen des trois dernières années ; elle est calculée sur le taux de 2 pour 100 de ce traitement moyen, par année de service, pour les employés qui se trouvent dans l'un des cas particuliers où la pension est accordée avant le terme de trente ans. L'employé qui a fourni une carrière de trente années et qui l'a terminée avec un traitement moyen de 10 000 francs,

est donc assuré de recevoir une pension de 6 000 francs, c'est-à-dire une pension égale à celle que ne peut dépasser sous le régime de la loi de 1853, et que n'obtiendra qu'au prix d'une retenue annuelle de 5 pour 100 de son traitement, le fonctionnaire de l'État ayant occupé les plus hauts emplois de la hiérarchie administrative. S'il s'agit d'un agent ayant servi en Égypte, il suffira de vingt années d'activité et d'un traitement moyen de 15 000 francs pour assurer la même pension de 6 000 francs. La retraite normale ne constitue d'ailleurs qu'un minimum. En cessant de faire partie du personnel actif, l'employé retraité conserve une part éventuelle dans les bénéfices : il reste jusqu'à sa mort, et par-delà sa mort, dans la personne de ses ayants droit, intéressé au succès de l'affaire. Ce n'est pas en raison d'un simple lien moral que la Compagnie de Suez continue d'être sa maison.

Lorsque 2 pour 100 réservés au personnel dans les bénéfices ont fourni le montant des retraites normales, puisque les agents en activité ont reçu intégralement la part qui leur est attribuée, le solde, s'il en existe un, est distribué toujours suivant le double prorata du traitement et des années de service, entre le personnel classé, actif ou retraité. Cette répartition a été opérée pendant plusieurs années, alors que le nombre des agents retraités était peu élevé et que la retraite normale, portée plus tard à 60 pour 100 du traitement, n'était que de 50 pour 100. Le personnel a gardé souvenir d'une période pendant laquelle la pension des agents retraités a notablement dépassé leur traitement d'activité. Depuis quelques années, l'augmentation combinée du nombre et de l'importance des pensions a limité en fait la part des agents retraités au montant des retraites normales. Il n'en faut pas conclure cependant que ceux-ci ne tirent des dispositions qui viennent d'être résumées qu'une espérance chimérique. Il n'est pas téméraire de prévoir que l'accroissement progressif des bénéfices ramènera dans le domaine des réalités tangibles ce qui n'est momentanément qu'un simple droit théorique.

Quand un employé décède, tous les droits à la retraite qui lui sont assurés sont réversibles, par moitié, sur sa veuve, ou, à défaut, sur les enfants mineurs. Parmi les critiques dirigées contre le régime

des pensions civiles, la plus forte, à mon sens, est celle qui vise le sort fait par la loi aux ayants droit d'un fonctionnaire décédé : si celui-ci, au moment de sa mort, ne remplissait pas la double condition de soixante ans d'âge et de trente ans de service, ne lui manquât-il que quelques jours, aucun droit n'est reconnu en faveur de sa veuve ou de ses enfants. Rien de semblable dans le système des retraites de la Compagnie de Suez; si minime que soit la durée des services d'un employé décédé, elle suffit à assurer, à ceux qui lui survivent, une retraite proportionnelle. On ne se borne pas d'ailleurs à reporter, sur la veuve ou les enfants mineurs, les droits du mari ou du père. Il existe une disposition dans le règlement, qui me paraît de nature à attirer l'attention des philanthropes. Au décès d'un employé ne laissant ni veuve ni enfant mineur, le Conseil d'administration a la faculté de reverser une part de la pension sur la tête d'une personne étrangère à sa famille, mais dont il était le soutien. L'article du règlement est ainsi conçu : « A défaut de veuve et d'enfant mineur, la demi-part prévue aux paragraphes 1 et 2 de l'article IV, pourra être accordée, par le Conseil, en totalité ou en partie, pour la vie ou pour un temps limité, à telles personnes dont l'employé décédé était le soutien, et la répartition en aura lieu entre les bénéficiaires dans les proportions qui seront fixées par le Conseil. » Ce n'est point une obligation, mais une faculté. Le règlement a sagement prévu que le Conseil pouvait juger de l'opportunité de cette mesure; elle est, du reste, appliquée avec autant d'indépendance que de libéralisme, car le Conseil juge à bon droit que l'esprit de cet article est de donner à l'employé l'assurance qu'il ne laissera pas, après sa mort, l'infortune et la misère chez ceux dont son travail assurait l'existence (1).

On a vu que le bénéfice des retraites appartient seulement aux employés classés, qui forment, il est vrai, une partie fort importante du personnel de la Compagnie. Certains agents, les pilotes notamment, n'ont pas droit au classement, et on pourrait être surpris que des agents, qui jouent un rôle aussi important dans l'exploitation,

(1) V. Annexes. N° 17.



ne soient pas mieux traités. La raison en est que les pilotes reçoivent en dehors de leurs appointements, des primes payées et par la Compagnie et par les armateurs, qui portent à 10 000 ou 12 000 francs par an le montant de leurs émoluments. Du reste, la Compagnie ne se désintéresse pas de leur sort, tout aussi bien que de celui des ouvriers des ateliers, des dragues et des chantiers, ou des matelots et des gens de service ; elle a institué, en leur faveur, un régime de secours qui leur assure la même sécurité d'avenir que les retraites proprement dites, avec cette seule différence que l'application qui en est faite ne procède pas de la reconnaissance d'un droit, mais constitue toujours un acte de bienveillance. Trente ans de service continus ou discontinus et l'âge minimum de cinquante ans sont les deux conditions requises pour l'obtention d'un secours. Dans le cas d'une incapacité de travail résultant d'infirmités, de blessures, de maladies chroniques, cette double condition n'est pas exigée : il est fait une allocation proportionnelle quel que soit l'âge, et quelle que soit la durée des services. La quotité du secours est calculée suivant une échelle qui tient compte à la fois des appointements ou salaires de la dernière année, de la durée des services, et de la résidence de l'agent. Une majoration est accordée pour tenir compte des charges de famille du bénéficiaire ; elle varie, suivant le nombre des personnes à la charge du secouru, de 20 à 50 pour 100. Le secours a la forme d'une pension viagère ; il a, dans sa partie personnelle, un caractère permanent et est définitivement acquis à l'intéressé, sa vie durant, s'il compte au minimum vingt années de service. Il peut enfin, en cas de décès, être reporté pour moitié sur la veuve ou les enfants mineurs.

La sollicitude de la Compagnie pour son personnel ne se borne pas à ces mesures. Elle accorde des allocations temporaires pour compléter les retraites ou secours jugés insuffisants et, d'une manière générale, pour soutenir dans l'infortune ou dans des difficultés passagères ceux qui l'ont servie ou la famille qu'ils ont laissée. Les propositions ayant pour objet l'allocation d'un secours sont soumises au Conseil d'administration qui prononce en dernier ressort ; mais

elles sont instruites et présentées par un Conseil de famille qui est formé, soit à Paris, soit en Égypte, de la réunion de tous les chefs de service. Cette excellente mesure établit un lien de solidarité entre les agents de la Compagnie; elle habitue les employés à compter sur l'appui et la bienveillance de leur chef. Dans la désignation même donnée à ces commissions spéciales, on retrouve, j'en suis sûr, une pensée de M. Ferdinand de Lesseps, qui aimait à considérer son personnel comme constituant une grande famille.

* * *

Les ouvriers occupés par la Compagnie se distinguent en deux catégories : 1° les ouvriers qui, occupés sans interruption, reçoivent un salaire mensuel ; 2° les ouvriers qui sont payés à la journée. Ceux des ouvriers de cette seconde catégorie qui sont congédiés momentanément sont prévenus huit jours d'avance. Ceux qui doivent être licenciés à titre définitif sont prévenus deux mois d'avance. En principe, ni les uns ni les autres n'ont droit à indemnité. En fait, lorsque la Compagnie s'est trouvée dans l'obligation de réduire par une mesure générale ses effectifs ouvriers, — et elle a procédé à deux licenciements importants en 1892 et en 1898, — elle a traité toujours avec la plus grande libéralité les ouvriers qu'elle congédiait. Je me bornerai à rappeler les conditions du licenciement opéré en 1898. Les ouvriers, que des certificats médicaux reconnaissaient atteints de maladies ou d'infirmités entraînant une incapacité permanente de travail, ont reçu des secours viagers. Ceux qui ne se trouvaient pas dans l'un des cas prévus pour l'obtention d'un secours, ont reçu une indemnité, une fois payée, égale à un demi-mois de salaire par année de service. Les uns et les autres ont été rapatriés aux frais de la Compagnie. Grâce à ces dispositions, dont les ouvriers eux-mêmes ont compris et apprécié l'extrême bienveillance, l'opération de licenciement qui s'étendait à 486 individus s'est accomplie sans troubles et sans récriminations. Elle a entraîné pour la Compagnie une dépense en capital de 272 000 francs. Les secours viagers se sont élevés pour la première année à 50 000 francs.

On a réalisé cette année une réforme importante en modifiant le règlement qui détermine la quotité et les conditions d'application des pensions et secours accordés aux ouvriers de la Compagnie et en les unifiant (1).

Aux termes de l'ancien règlement, les ouvriers étaient répartis en trois catégories et un coefficient spécial était appliqué à chacune de ces catégories, en se basant sur la différence dans les habitudes et les conditions d'existence, résultant de l'origine et de la résidence. Cette distinction reposait sans doute sur une idée juste, car il est incontestable que la pension qui assurait l'existence d'un indigène, par exemple, eût été insuffisante pour un Grec, et qu'à son tour, un ouvrier qui se retirait en France, n'aurait jamais pu vivre avec ce dont un Grec se contentait.

Mais, d'une part, il n'est pas démontré que les conditions de la vie ne se soient pas modifiées dans certains pays, depuis l'élaboration du règlement, et que, par l'effet de ces modifications, la classification primitive, ne puisse être taxée d'arbitraire.

D'autre part, — et c'est la principale critique que comportait le régime appliqué jusqu'à ce jour, — les différences dans la manière de vivre et dans les nécessités matérielles qu'elle entraîne, sont déjà prises en considération pour la fixation des salaires; ceux-ci ne sont pas exclusivement déterminés par l'importance relative des services rendus; le taux en est plus ou moins élevé, suivant que, par les habitudes dérivant de son origine, l'ouvrier a des besoins plus ou moins étendus. Tenir compte de cet élément pour le calcul des retraites, c'est le faire intervenir deux fois : un ouvrier de la troisième catégorie a une retraite plus faible que l'ouvrier de la seconde catégorie, parce qu'il a reçu un salaire inférieur ; celui-ci, pour la même raison, bénéficie d'une retraite moins avantageuse que l'ouvrier de la première catégorie. La réduction résultant de l'application des coefficients fait donc double emploi, dans la plupart des cas, avec celle portant sur le salaire lui-même, lequel forme la base principale de

(1) V. Annexes. N° 18.

la fixation des retraites. Fût-elle d'ailleurs tout à fait juste en son principe, la distinction établie entre les ouvriers, en raison de leur origine ou de leur résidence, présentait l'inconvénient d'être difficilement comprise par les intéressés et de créer des jalousies fâcheuses. Je considère donc cette réforme comme très heureuse et de nature à donner pleine satisfaction aux ouvriers.

Actuellement, la pension ne peut être inférieure à 500 francs, quel que soit le salaire et quelle que soit la nationalité. Pour un salaire de 4 francs, la pension s'élève à 850 francs ; à 5 francs, elle atteint 900 francs, pour les salaires de 6 et 7 francs, 960 et 1020 fr.

Au 1er janvier 1900, le service des pensions aux ouvriers entraînait, pour la Compagnie, une dépense annuelle de 250 000 francs, en chiffres ronds, qui se trouvera forcément majorée par l'utile réforme que je viens d'indiquer.

* * *

Si la vie dans l'Isthme de Suez présente certains charmes, si les agents y trouvent des avantages matériels, il y a pour la plupart d'entre eux un revers à ces satisfactions : tout d'abord l'éloignement du pays natal, de la famille, des amis, ou des intérêts qu'ils y laissent, puis la rigueur du climat, pendant les mois d'été, et l'affaiblissement ou les maladies que peut entraîner un séjour trop prolongé. La Compagnie s'est efforcée de concilier sur ce point les nécessités du service et l'intérêt de son personnel. Les agents d'Égypte ont droit, tous les trois ans, à un congé de trois mois et demi, avec solde entière et indemnité des frais de voyage qui s'étend même à la femme de l'employé, quand le traitement de celui-ci est inférieur à 8 000 francs. Après vingt ans de service, le congé réglementaire devient biennal et le premier congé, qu'ils obtiennent à l'expiration de cette période, est accordé pour une durée de six mois. Les employés d'Égypte peuvent enfin, lorsque l'état de leur santé l'exige, obtenir, à titre de déplacement pour raison de santé, des congés temporaires à prendre soit en Égypte, soit même en Syrie. Pendant la durée de ces déplacements, les employés conservent l'intégralité de leur traitement. Ceux dont les appointements sont inférieurs à

500 francs par mois, peuvent être admis à recevoir une allocation quotidienne de 5 francs pendant la durée de leur voyage. Ces mesures libérales ne s'étendent pas aux ouvriers; mais ceux des ateliers généraux de Port-Saïd ont créé une société, largement subventionnée par la Compagnie, dont le but est de s'assurer entre eux les avantages d'un congé régulier. Pour faire partie de la *Société d'assurance mutuelle pour les congés*, les ouvriers doivent compter quatre ans de service dans les ateliers de la Compagnie et verser une cotisation mensuelle de 15 francs. Tout sociétaire, lorsqu'il obtient le congé triennal de trois mois et demi, reçoit de la Société une allocation dont le montant est fixé par une délibération. Cette allocation a été jusqu'ici de 500 francs en moyenne. De son côté, la Compagnie donne aux membres de cette société, se rendant en congé, une allocation supplémentaire destinée à couvrir leurs frais de voyage et qui varie de 250 à 500 francs, suivant le pays où va l'ouvrier. Cette allocation est doublée, c'est-à-dire qu'elle varie de 500 à 1 000 francs, lorsque l'ouvrier est marié.

Pour tenir compte aux agents d'Égypte des charges que leur occasionne la vie de famille, la Compagnie leur accorde des *indemnités de logement* basées sur leur traitement et le nombre des personnes qui vivent avec eux sous le même toit. Quand une femme est retenue en Europe par la maladie, ou si les enfants y ont été envoyés pour leur éducation, l'agent bénéficiaire continue à jouir de son indemnité.

Enfin, comme nous tenons à favoriser le plus possible les unions légitimes, les agents d'Égypte dont le traitement est inférieur à 8 000 francs, qui se marient après leur entrée dans la Compagnie, reçoivent une indemnité d'un mois de traitement, si le mariage a lieu en Europe, d'un demi-mois si c'est en Égypte. Quant aux agents mariés avant leur entrée dans la Compagnie, qui s'y étaient rendus seuls au moment de leur nomination, ils reçoivent l'équivalent d'un mois de traitement, dès que leur femme vient les rejoindre.

Le nombre des employés à Paris est de.................. 101
celui des employés d'Égypte, y compris les pilotes, de...... 392
le nombre des ouvriers et gens de service, en Égypte, de.... 1661

Les principaux avantages qui, suivant l'exposé qui précède, sont assurés à ce personnel (pensions de retraite, secours, indemnités de logement, indemnités de voyage, de congé), représentent une dépense

Montant de la participation, de 1875 à 1899.

ANNÉES	RETRAITÉS ET SECOURUS	AGENTS EN ACTIVITÉ	FONDS DE RÉSERVE (2)	ENSEMBLE
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
1875. . . .	»	19 110 78	2 123 41	21 234 19
1876. . . .	1 516 92	35 735 53	2 805 82	40 058 27
1877. . . .	1 483 22	79 518 23	9 000 16	90 001 61
1878. . . .	6 129 63	59 491 35	6 921 22	72 542 20
1879. . . .	13 039 70	38 713 81	3 144 11	54 897 62
1880. . . .	14 961 24	209 288 72	22 352 88	246 602 84
1881. . . .	37 651 53	411 240 28	44 669 12	493 560 93
1882. . . .	55 210 31	522 284 42	55 991 53	633 486 26
1883. . . .	76 277 02	582 439 01	58 554 80	717 270 83
1884. . . .	138 364 62	551 237 45	11 834 95	701 437 02
1885. . . .	133 180 99	516 488 43	30 905 92	680 575 34
1886. . . .	117 626 68	425 915 31	23 621 33	567 163 32
1887. . . .	122 119 09	450 022 54	27 628 28	599 769 91
1888. . . .	171 424 56	524 927 21	29 077 17	725 428 94
1889. . . .	168 368 84	547 019 96	28 867 62	744 256 42
1890. . . .	176 573 16	564 580 14	21 514 38	762 667 68
1891. . . .	224 466 40	720 823 23	36 548 22	981 837 85
1892. . . .	219 892 56	603 678 59	10 999 71	834 570 86
1893. . . .	218 098 25	579 145 77	15 066 71	812 310 73
1894. . . .	270 855 54	536 490 93	»	807 346 47
1895. . . .	318 880 43	520 499 85	»	839 380 28
1896. . . .	324 218 05	521 449 55	»	845 667 60
1897. . . .	404 838 41	412 873 83	563 81	818 276 05
1898. . . .	422 116 84	492 577 75	17 665 97	932 360 56
1899. . . .	419 016 18	588 014 96	23 729 42	1 030 760 56
TOTAUX. .	4 056 310 17	10 513 567 63	483 586 54	15 053 464 34

annuelle de 1 047 000 francs. Mais les frais généraux de la Compagnie ne sont grevés que d'une partie de cette dépense ; ils ne supportent que 627 000 francs. Le surplus correspond aux pensions de retraite

et à certains secours qui sont prélevés, ainsi que je l'ai expliqué, sur les 2 pour 100 dans les bénéfices attribués statutairement aux employés.

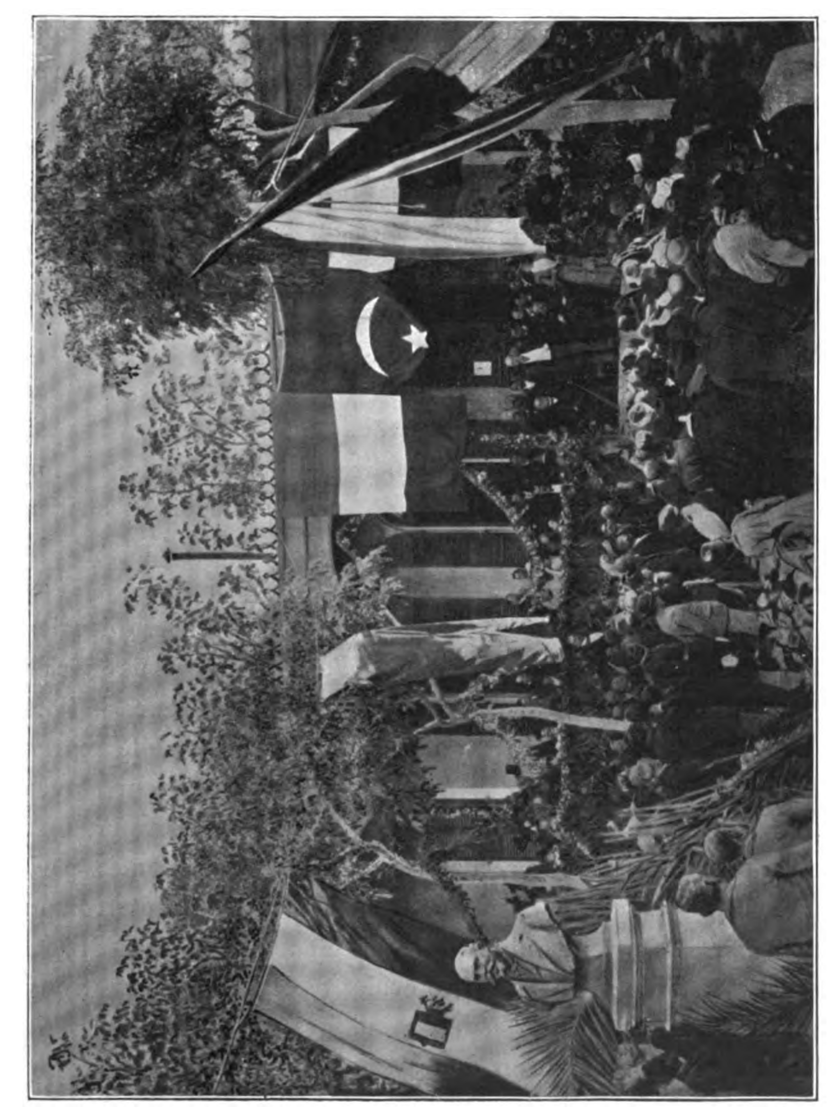
Enrésumé, pour bien prouver que la participation du personnel aux bénéfices n'est pas un vain mot dans la Compagnie de Suez, il faut que l'on sache que, depuis l'époque à laquelle l'exploitation du Canal maritime a donné des bénéfices, c'est-à-dire depuis 1875, jusques et y compris l'année 1899 (participation distribuée en 1900), le personnel « Employés » de la Compagnie a reçu, par application des statuts, une participation totale à ces bénéfices de : 15 millions 53 464 fr. 34.

Il m'a paru intéressant d'établir le tableau ci-dessus indiquant le montant de la participation, année par année, de 1875 à 1899 inclusivement.

*
* *

Je sais que les principes auxquels nous obéissons ne sont pas ceux de la nouvelle école socialiste qui prétend instituer pour l'ouvrier des droits imprescriptibles et l'affranchir entièrement et à tout jamais de la direction et de la tutelle bienveillante du patron. Je sais que la recherche de rapports amicaux et d'une confiance mutuelle entre employeurs et employés est devenue « vieux jeu ». L'intervention du Conseil d'administration, par exemple, qui est juge, dans certains cas, de l'interprétation d'un article du règlement, sera fort peu appréciée par les disciples de cette école. Ils reconnaîtront que nous avons créé une série d'œuvres charitables, plus ou moins intelligentes et méritoires, mais ils nous refuseront absolument le mérite d'avoir accompli une œuvre sociale. Ce n'est pas ici le lieu de discuter ces questions brûlantes et de nous demander si l'invention de l'hostilité et de la méfiance obligatoires du capital et du travail ne sera pas plus nuisible à l'ouvrier qu'au patron; mais j'ai pensé que le programme social et humanitaire de la Compagnie de Suez a été assez largement conçu et exécuté pour qu'il fût utile de l'exposer dans son ensemble.

On peut aussi l'apprécier d'après ses résultats. Bien que la Com-



INAUGURATION DU BUSTE DE L'INGÉNIEUR EN CHEF LEMASSON (DISCOURS DE M. LE PRINCE AUGUSTE D'ARENBERG).

Cliché appartenant à la Compagnie de Suez.

pagnie occupe un personnel ouvrier qui a souvent dépassé le nombre de 2000 et qui est recruté parmi les nationalités les plus diverses, et bien que Port-Saïd, où sont situés ses principaux ateliers, renferme cette population flottante qu'on trouve dans tous les ports de l'Orient, et sur laquelle soufflent, plus dangereusement qu'ailleurs, les vents de désordre et d'agitation, un seul conflit s'est élevé; il s'est produit en 1894. Depuis 1891, une certaine effervescence s'était manifestée dans quelques groupes ouvriers; elle avait eu pour origine le règlement des primes que la Compagnie avait assurées à son personnel sur les économies réalisées dans l'exécution des travaux d'amélioration du Canal. La Compagnie et les délégués des ouvriers s'entendirent pour soumettre le différend à l'honorable M. Ribot, alors ministre des Affaires étrangères, et un accord fut promptement établi par lequel il semblait que la question fût définitivement réglée. De nouvelles revendications furent pourtant formulées en 1893, et, comme la Compagnie, qui avait loyalement exécuté tous ses engagements, ne pouvait consentir à s'imposer des sacrifices que rien ne justifiait, les mécontents cherchèrent à l'intimider en la menaçant d'une grève générale. Ces menaces devaient rester sans effet. Toutefois, au mois d'août 1894, cent ouvriers appartenant aux dragues marines et aux bateaux-porteurs de Port-Saïd, abandonnèrent leur travail, déclarant qu'ils ne le reprendraient que si la Compagnie s'engageait par écrit à leur assurer pour l'année suivante un minimum de dix mois de travail. Cette prétention ne pouvait être accueillie plus que les précédentes, parce que, à cette époque, les travaux à la mer devaient être interrompus chaque année pendant l'hiver; elle n'était appuyée d'ailleurs sur aucune raison d'équité, car l'arrêt prolongé des dragages se trouve compensé par les heures supplémentaires, que fournissent les ouvriers, pendant la saison de travail. Pour donner plus de poids à leurs réclamations, les grévistes tentèrent d'entraîner leurs camarades derrière eux. Malgré les menaces, en dépit des actes de violence dont elle était l'objet, l'immense majorité des ouvriers demeura fidèle au devoir; sur un ensemble de deux mille travail-

leurs, il y en eut en tout cent quatre-vingt-dix qui abandonnèrent leur poste. Ce fut le seul résultat d'une agitation que quelques meneurs entretenaient depuis plusieurs années. La grève, localisée à Port-Saïd et demeurée toute partielle, prit fin au bout de deux mois. Sur l'initiative de notre regretté collègue, M. Patinot, qui s'était rendu en Égypte pour examiner sur place la situation, il fut



HÔPITAL SAINT-VINCENT-DE-PAUL.
Cliché de la Compagnie de Suez.

décidé qu'on ne reprendrait pas les ouvriers qui, non contents de déserter leur poste, n'avaient pas respecté chez leurs camarades la liberté du travail et avaient prêché la révolte dans les chantiers de Port-Saïd; mais que, pour éviter les troubles pouvant résulter de leur séjour dans l'Isthme, on les rapatrierait, aux frais de la Compagnie, dans leur pays d'origine. On réintégra, au contraire, ceux qui demandaient à reprendre leur travail sans condition, en déclarant qu'ils n'avaient fait que céder à l'intimidation.

L'incident, qui mettait surtout en lumière la sagesse de la très grande majorité des ouvriers, leur sentiment du devoir et leur attachement à la Compagnie, n'aurait eu, en définitive, qu'une importance secondaire, si un déplorable événement n'en avait marqué la

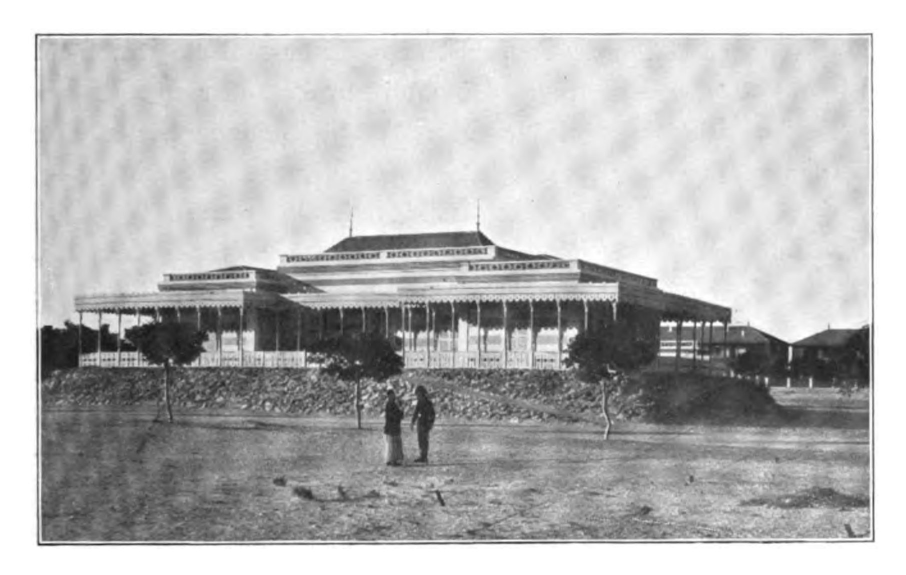
période la plus aiguë. Le 30 septembre 1894, deux coups de feu furent tirés à bout portant sur l'Ingénieur en chef de la Compagnie, M. Lemasson, au moment où, le soir, il rentrait seul dans sa maison, à Ismaïlia, et la victime de ce lâche attentat ne tarda pas à succomber. Malgré les recherches immédiatement entreprises et poursuivies depuis avec activité, l'assassin est resté inconnu. On a toujours pensé qu'un crime si odieux, frappant, en même temps qu'un ingénieur du plus haut mérite, un chef qui n'avait cessé de donner au nombreux personnel placé sous ses ordres les marques de son dévouement et les preuves de sa loyauté, n'avait pu être commis que sous l'influence des détestables excitations qui déchaînent, en temps de grève, les sentiments de haine et les désirs de vengeance. Mais, là encore, la masse des ouvriers montra combien peu elle se solidarisait avec quelques camarades dévoyés; elle a voulu prouver l'horreur que lui inspirait le crime, qui pouvait être imputé à l'un d'eux, et le regret que lui causait la perte d'un chef entouré d'autant d'affection que d'estime. Sur leur initiative, une souscription fut organisée dans les chantiers de la Compagnie, et elle réunit rapidement une somme suffisante pour qu'un monument pût être élevé à la mémoire de M. Lemasson. J'ai assisté, dans les premiers jours de 1898, à l'inauguration de ce monument, qui a été placé dans le même jardin des bureaux d'Ismaïlia où avait été érigé, un an plus tôt, le buste de M. Jules Guichard. Pendant que M. le prince d'Arenberg évoquait, devant une nombreuse assistance d'employés et d'ouvriers de la Compagnie, le souvenir de ce drame douloureux, et la carrière si noblement remplie de celui qui avait succombé au moment même où il s'apprêtait à prendre un repos bien gagné, l'émotion produite par ses paroles m'a prouvé que l'attachement et la reconnaissance pour les chefs sont des vertus communes dans notre personnel.

*
* *

On a vu qu'un service médical complet avait fonctionné dans l'Isthme pendant toute la durée des travaux et qu'au moment de

l'inauguration, le Gouvernement égyptien avait racheté les hôpitaux. La Compagnie n'en a pas moins conservé des médecins à sa solde à Ismaïlia, à Suez et à Port-Thewfik.

L'accroissement de la population à Port-Saïd y avait attiré un nombre de médecins suffisant pour que le maintien d'un service spécial à la Compagnie y devînt inutile. Lorsque le développement



LE SANATORIUM.

Cliché de la Compagnie de Suez.

du trafic nécessita les travaux d'amélioration dont j'ai parlé, il devint cependant urgent d'accroître les moyens hospitaliers sur les autres parties de l'Isthme. En dehors des soins médicaux fournis gratuitement à tous les employés, ayant un traitement inférieur à 6 000 francs, la Compagnie fit construire l'hôpital et le sanatorium de Saint-Vincent-de-Paul. Placés au centre de l'Isthme, à 5 kilomètres d'Ismaïlia, sur la partie du seuil d'El Guishr qui fait face au lac Timsah, ces établissements hospitaliers sont dans des conditions exceptionnelles d'aération et de salubrité. L'hôpital contient soixante lits, qui n'ont jamais été jusqu'ici occupés simultanément. Deux médecins y sont attachés et le service est assuré par cinq sœurs de

charité de Saint-Vincent-de-Paul. Les employés et ouvriers de tout ordre y sont soignés gratuitement et mis à la demi-solde pendant la durée de leur maladie. Depuis l'an dernier, on a eu l'excellente pensée de réserver dix-huit lits pour les femmes et pour les enfants, et cette innovation a déjà produit les meilleurs résultats. Les mères de famille viennent s'y établir avec leurs enfants malades et les soins donnés par les sœurs à ces pauvres petits êtres ont contribué à sauver un certain nombre d'existences qui eussent été gravement compromises, sans l'hospitalisation qui leur était offerte.

Le sanatorium est assez éloigné de l'hôpital pour ne pas souffrir de son voisinage. C'est un vaste chalet, entouré de vérandas et divisé en logements, où les agents et leur famille peuvent se rendre à tour de rôle, pour terminer des convalescences ou prendre du repos, dans un air pur et relativement frais. Un tramway relie l'hôpital et le sanatorium à Ismaïlia. Quand un ouvrier blessé ou malade est transporté dans un autre des hôpitaux d'Égypte, la Compagnie prend à sa charge les frais de séjour et fait bénéficier l'ouvrier de la demi-solde.

Mais il est une création récente — car elle ne date que de 1896 — qui tient fort au cœur de notre président et qui rend chaque jour plus de services : ce sont les dispensaires établis à Ismaïlia et à Port-Thewfik, où viennent en consultation et où sont soignés non seulement nos agents et nos ouvriers et les membres de leurs familles, mais encore les personnes étrangères à la Compagnie. Ce sont les médecins et les sœurs de l'hôpital Saint-Vincent qui sont chargés de ce service, et il faut leur admirable dévouement pour tenir tête au travail forcé qui leur est imposé. C'est une foule véritable qui se précipite vers le dispensaire et on en jugera en apprenant que le nombre des consultations ou pansements, qui avait été de 33 569 en 1897, s'est élevé à 40 760 en 1898, a dépassé 50 000 en 1899, et a encore augmenté notablement en 1900. Les Arabes accourent de tous les points du désert; ils commencent même à amener leurs femmes. C'est un spectacle vraiment touchant que de voir le bien que font ainsi nos docteurs dont la patience ne se lasse jamais et ces saintes filles que rien ne rebute, que rien ne trouble et dont la douceur et

les soins restent les mêmes pour les derniers comme pour les premiers de leur nombreuse clientèle.

La situation de Port-Thewfik ne lui permet pas d'aspirer à d'aussi hautes destinées qu'Ismaïlia. Le dispensaire y fonctionne de la même façon, mais les malades sont beaucoup moins nombreux (5 473 en 1897, 7 660 en 1898, et plus de 8 000 en 1899 et 1900).

M. le prince d'Arenberg, en plus des dispensaires, dont il est, à bon droit, grand partisan, — et il l'a prouvé à Paris avant de le faire dans l'Isthme, — a eu l'excellente pensée d'attirer tout particulièrement l'attention de nos médecins sur les yeux des enfants. En Égypte, les ophtalmies sont très communes et dégénèrent rapidement en ophtalmies purulentes, qui entraînent, la plupart du temps, la perte de la vue. Toutes les personnes, du reste, qui ont visité le Caire et la Haute-Égypte ont été frappées du nombre considérable d'aveugles ; à tous les pas, on rencontre des vieillards ou des enfants accroupis contre les murs des maisons et dont les yeux sanguinolents sont littéralement dévorés par les mouches, qui propagent l'infection en volant de visages en visages. Le même fait se produisait dans l'Isthme et dans les gares situées tout le long du Canal maritime. Un simple lavage des yeux avec de l'eau boriquée, pratiqué plusieurs fois par jour, a suffi pour produire un excellent effet, surtout dans les gares, où la femme du chef ou du télégraphiste est chargée de ce soin et s'en acquitte d'autant mieux, qu'elle n'a que peu d'enfants sous sa surveillance. Des instructions, écrites dans toutes les langues en usage dans l'Isthme, et indiquant le mode de procéder, qui est des plus simples, sont affichées et d'autant plus ponctuellement suivies, que les gares sont régulièrement visitées par un de nos docteurs et soumises à une surveillance constante. Le résultat a été naturellement moins complet dans les grandes agglomérations ; et le traitement à l'eau boriquée n'est efficace qu'au début de la maladie ou même pour la prévenir. — Aussi, quand on est en présence d'un mal invétéré, l'enfant est transporté à l'hôpital Saint-Vincent où il subit un traitement plus énergique. Rien n'égale l'adresse avec laquelle sœur Marie renverse la paupière des petits malades, y infiltre quelques

gouttes de nitrate d'argent, et sa façon d'opérer est si habile et si rapide que l'enfant paraît ne pas souffrir, et subit ce traitement pendant de longs jours sans manifester d'appréhension. Si les autorités égyptiennes prenaient la peine de propager ces méthodes préventives, elles parviendraient certainement à les faire adopter peu à peu dans tous les villages et, avec de la persévérance, leur pays serait ainsi affranchi d'un véritable fléau.

*
* *

Il me reste à parler des écoles, des sociétés coopératives de consommation et de pharmacie, des cercles et des épidémies.

La Compagnie assure le fonctionnement à Port-Thewfik d'une école de garçons et d'une école de filles dont elle a fait construire les locaux, qui sont sains et très coquets. Elles sont fréquentées l'une par 87 garçons, l'autre par 124 filles. Sur cet ensemble de 211 élèves, 88 payent une redevance et 123 sont admis gratuitement. La Compagnie subventionne ensuite dans les autres centres, sans distinction de nationalité ou de religion, les écoles qui y sont établies. Nous n'avons pas la prétention que les jeunes gens qui sortent de nos écoles de Port-Thewfik soient reçus dans un bon rang à Polytechnique ou à Saint-Cyr, que les jeunes filles passent leur brevet, avec mention. Les enfants y apprennent à bien lire, bien écrire et bien compter et reçoivent des notions assez complètes d'histoire et de géographie. Leurs maîtres et maîtresses s'appliquent, en outre, à leur donner une bonne éducation, ce qui n'est pas une tâche aisée, étant donné que les enfants appartenant à des nationalités très diverses, ont également des caractères très différents les uns des autres, qui

exigent, de la part du maître, autant de patience que de savoir-faire. A Port-Thewfik, une salle d'asile est attenante à l'école des filles; j'y ai compté plus de cinquante petits enfants, qui sont soignés et surveillés maternellement par les sœurs de Saint-Vincent, pendant que leurs parents sont au travail.



L'ÉGLISE ET L'ÉCOLE DE PORT-THEWFIK.

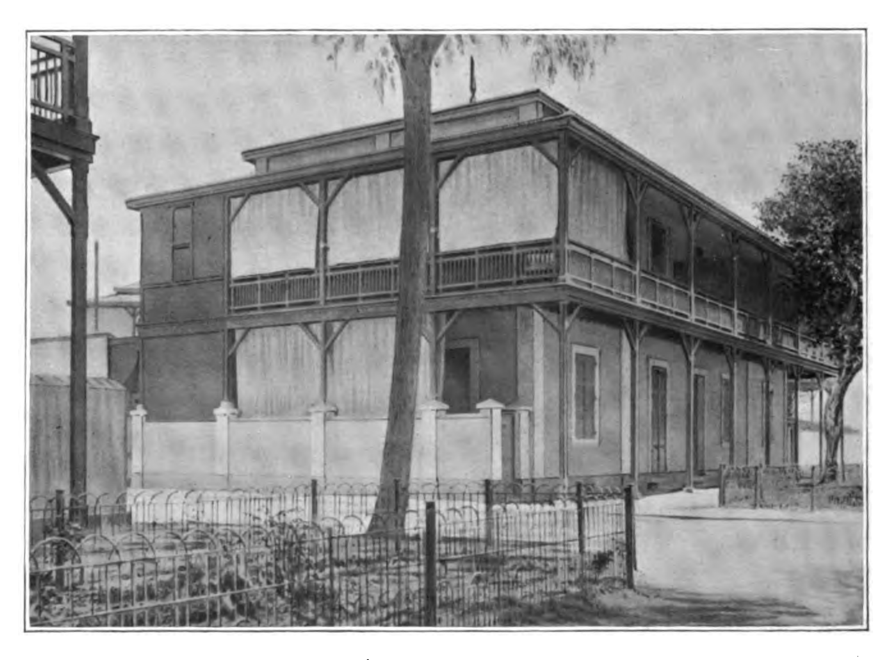
Cliché de la Compagnie de Suez.

Une innovation très heureuse a été l'installation dans chaque gare de petites écoles élémentaires dirigées par les femmes des agents de la Compagnie, qui reçoivent de ce chef une allocation et qu'on récompense en outre de leur zèle, en donnant des prix aux plus méritantes. Ces braves femmes cumulent cet emploi avec celui d'infirmières, car, ainsi qu'on vient de le lire, ce sont elles qui soignent les yeux des enfants en les traitant par l'eau boriquée. Une salle bien aérée, munie de bancs et d'un tableau noir, est installée dans chaque

gare où nos maîtresses improvisées font très sérieusement leur classe. Nous avons à plusieurs reprises interrogé les enfants et examiné leurs cahiers, et la plupart savent très convenablement lire, écrire et faire leurs quatre règles d'arithmétique.

*
* *

La salubrité de l'habitation est la condition primordiale du main-



MAISONS D'EMPLOYÉS A PORT-THEWFIK.
Cliché de la Compagnie de Suez.

tien de l'hygiène parmi les Européens transportés dans les climats d'Orient. J'ai montré que la Compagnie accordait à son personnel d'Égypte des indemnités de logement. Mais elle a dû faire plus que de l'indemniser; il lui a fallu, pendant de longues années, alors que se créaient seulement les centres de Port-Saïd et d'Ismaïlia, construire elle-même les logements qui devaient abriter ces employés et ouvriers. De 1874 à 1898, elle a dépensé dans ce but 1 055 000 francs. Les dépenses consistent surtout aujourd'hui à remplacer d'anciennes maisons datant de la période de construction du Canal. C'est seule-

ment sur le terre-plein de Port-Thewfik que la nécessité s'impose encore d'élever de nouveaux bâtiments. Grâce à l'intervention de la Compagnie, les ouvriers comme les employés disposent de logements bien aérés, salubres et confortables.

La question de l'alimentation n'est pas moins importante que celle de l'habitation. Elle présentait des difficultés sérieuses dans l'Isthme et surtout à Ismaïlia. Les marchands qui étaient venus



MAISONS D'OUVRIERS A PORT-THEWFIK.

Cliché de la Compagnie de Suez.

s'y installer, tiraient largement profit de cette situation, et il en résultait que les employés et les ouvriers payaient fort cher des denrées, souvent de mauvaise qualité. A cet inconvénient venait s'en joindre un autre non moins grave : c'est que les marchands, exerçant un véritable monopole, vendaient à crédit, se faisaient souscrire des billets et se livraient à l'usure sur marchandises et sur prêts d'argent. Il fallait donc affranchir les employés et les ouvriers du joug de ces commerçants peu scrupuleux.

La société coopérative d'alimentation fut fondée en 1892 sur l'initiative des ouvriers, et la Compagnie ne leur ménagea pas son concours. Elle a émis un nombre illimité de parts, fixées à 100 francs l'une, et devant rapporter un intérêt de 3 1/2 pour 100. Elle est administrée par un Conseil composé de 12 membres (1 président, 1 vice-président, 1 trésorier, 1 secrétaire et 8 commissaires). Le Conseil se réunit chaque mois pour se rendre compte de la marche des affaires, et chaque année, après l'inventaire, a lieu une assemblée générale des sociétaires pour qu'ils prennent connaissance des comptes et procèdent à l'élection du nouveau Conseil d'administration. La comptabilité de la société est tenue en partie double, sous la surveillance directe du Conseil. Le fonctionnement du magasin est assuré par un *premier distributeur*, auquel incombe la direction générale, et qui a sous ses ordres 1 comptable, 1 aide-comptable, 1 second distributeur et 3 garçons de magasins; tout ce personnel est appointé. Les bénéfices réalisés sont affectés d'abord à couvrir les frais généraux et à payer l'intérêt des parts. Le solde est réparti de la façon suivante : 5 pour 100 au personnel du magasin, au prorata de leurs appointements; 10 pour 100 à la réserve; 70 pour 100 à tous les intéressés. A la dernière assemblée générale, le capital de chaque part avait été doublé et l'intérêt de 3,50 pour 100 régulièrement payé à chaque participant, au prorata de sa souscription. Le montant de la vente s'était élevé à plus de 200 000 francs, et le stock en magasin représentait, au moins 50 000 francs. L'affaire est donc excellente à tous les points de vue, d'autant meilleure que les ouvriers, autrefois exploités par des boutiquiers sans vergogne, se procurent aujourd'hui de très bonnes denrées à prix réduits.

La création de la société coopérative de pharmacie fut provoquée par les mêmes raisons qui donnèrent naissance à la coopérative d'alimentation. Mais l'entreprise était plus difficile, la compétence nécessaire à ce commerce faisant défaut aux coopérateurs. Elle était délicate au point de vue légal car, d'après les dispositions du code égyptien, nul ne peut posséder une pharmacie et l'exploiter, s'il n'est lui-même pharmacien. Les promoteurs cependant, forts du but

humanitaire qu'ils poursuivaient, ne s'arrêtèrent pas à ces difficultés, et mirent leur officine en fonctionnement. Après quelques tâtonnements inévitables au début, le Conseil décida d'acheter tous les médicaments au comptant, ce qui produisit sur les prix courants des escomptes de 3 à 6 pour 100. Après une très sérieuse étude portant sur les prix de vente pratiqués par les pharmaciens, il opéra des réductions profondes, et certains articles furent diminués de 400 pour 100. L'antipyrine, par exemple, qui était vendue à raison de 1 fr. 50 et jusqu'à 2 francs le gramme, fut taxée à 0 fr. 25, cachets compris. D'une façon générale, la diminution opérée s'éleva pour l'ensemble des articles à 30 pour 100 environ, et cette diminution permit cependant de réaliser un bénéfice suffisant pour payer les frais d'exploitation, assurer l'intérêt du capital et servir un dividende raisonnable aux porteurs de parts. Du reste, les bénéfices proprement dits doivent être réduits au minimum, dans une société coopérative, puisqu'ils sont pris en somme dans la poche des associés ; le véritable bénéfice consiste dans la réduction des prix et dans la bonne qualité des produits nécessaires à leurs besoins.

Pénétrés de cette vérité, les coopérateurs d'Ismaïlia se sont mis à fabriquer eux-mêmes les eaux gazeuses que leur fournissaient les fabriques du Caire à prix très élevés. Ils ont très sagement pensé qu'en temps d'épidémie, ou même pendant la période des « Eaux vertes » du Nil, notre personnel aurait grand avantage au double point de vue hygiénique et économique, de pouvoir se procurer sur place des eaux gazeuses, à des prix assez bas, pour que la famille la plus modeste pût en faire un usage journalier, sans trop grever son budget de dépenses.

La tentative a parfaitement réussi et, après quelques tâtonnements inhérents à toute entreprise, qui n'est pas dirigée par des spécialistes, nos coopérateurs sont actuellement en mesure de faire face à la consommation locale aux prix suivants :

		Prix du commerce.
Siphon d'eau de Seltz	0,20 au lieu de	0,50
Bouteille de soda	0,12 —	0,30
Limonade gazeuse	0,20 —	0,30
Grenadine gazeuse	0,20 —	0,45

Ils ajoutent dans la note qu'ils nous ont remise, que ces prix pourront diminuer encore, au fur et à mesure du développement de la consommation.

Au point de vue matériel, les sociétés coopératives ont été très utiles aux employés et ouvriers de la Compagnie, mais leur effet n'a pas été moins heureux au point de vue social. Elles ont provoqué un rapprochement intime entre les ouvriers et les employés, qui ont appris à mutuellement se connaître et à s'apprécier. Pour tout ce qui concerne la comptabilité, les inventaires, les bilans, l'achat des denrées, la marche et la bonne tenue des magasins, les employés ont apporté aux ouvriers un concours précieux, dont ils ont reconnu la valeur, et il en est résulté une solidarité et une entente cordiale que nous avons rarement rencontrées ailleurs. Ainsi que me le faisait justement observer M. le prince d'Arenberg, certaines communes de France seraient heureusement inspirées en imitant la petite oasis d'Ismaïlia, qui a su si bien faire elle-même ses affaires et qui, par un sage esprit d'association, a procuré à ses habitants des avantages et des facilités, que beaucoup de grandes villes ne possèdent pas.

Pour compléter cet ensemble d'institutions, il fallait un lieu de réunion, un cercle où les employés puissent se rendre après les heures de travail et trouver des journaux, des revues pour se tenir au courant de ce qui se passe en Europe, des livres pour s'instruire. Cette lacune fut comblée, sur la proposition de MM. J. Guichard et

Austin-Lee, et le cercle fut fondé en 1895. La Compagnie vint naturellement en aide à ses promoteurs pour faciliter l'aménagement du local et la création de la bibliothèque, qui compte déjà plus de 500 volumes. Elle s'augmentera rapidement, soit par les dons, soit par l'emploi de la dotation annuelle de 1 500 francs que la Commission du Cercle a eu la bonne pensée d'inscrire à son budget pour achat de livres. Le nombre des membres titulaires est de 133 et celui des membres visiteurs de 36. Ce cercle est en pleine prospérité et donne des fêtes où sont conviées les femmes des membres. Ayant passé en 1898 à Ismaïlia les fêtes de Noël et du Jour de l'an, nous avons assisté avec le Président à une de ces solennités où un superbe arbre de Noël, couvert de jouets et de bibelots, a répandu la joie parmi tous les enfants de cette intéressante petite ville. C'était une véritable fête de famille, pleine d'entrain, de franche gaieté et qui nous rappelait la patrie absente.

A tous les points de vue, je ne crois pas que la Compagnie ait à regretter les encouragements qu'elle a donnés à ces diverses créations, et, grâce aux efforts de notre personnel d'employés et d'ouvriers, Ismaïlia est devenu un véritable modèle de ce que l'on peut obtenir par la mutualité, la coopération et l'esprit d'association.

Port-Thewfik suit son exemple et un cercle vient d'y être créé.

* * *

Pendant la période des travaux du Canal maritime et depuis son inauguration, plusieurs épidémies de choléra éclatèrent dans l'Isthme et en Égypte, mais la peste n'y avait plus fait son apparition depuis l'époque où nous avons vu Ferdinand de Lesseps, consul à Alexandrie, donner déjà tant de preuves de courage et de dévouement. Malgré la persistance avec laquelle sévit la peste dans les Indes et ses fréquentes incursions dans les ports de la Mer Rouge, notamment à Djeddah, la surveillance rigoureuse exercée sur les pèlerins revenant de la Mecque et sur tous les navires en rade de Suez et l'envoi de ceux paraissant suspects, au lazaret voisin des fontaines de Moïse, avaient suffi pour protéger le personnel de nos gares tout

le long du Canal, ainsi que les agglomérations de Port-Thewfik, Suez, Ismaïlia et Port-Saïd. L'épidémie, bénigne, mais longue, qui a sévi, en 1899, à Alexandrie, ne s'étendit pas à l'Isthme. Mais, le 30 avril 1900, le docteur Cambouliu, médecin de la Compagnie, constata un cas de peste bubonique bien caractérisé sur un menuisier grec, qui succomba dans la journée et dont la belle-sœur était morte la veille au matin avec les mêmes symptômes, disait-on, et plus rapidement, car la maladie s'était déclarée chez eux le même jour. Un autre membre de la famille, habitant la même maison, fut également frappé. Le docteur Cambouliu prévint immédiatement l'inspecteur sanitaire de la ville, ainsi que l'agent supérieur de la Compagnie, au Caire, le comte de Serionne, et toutes les mesures d'appropriation et de désinfection furent immédiatement prises par la Compagnie pour les bureaux, ateliers et maisons qui en dépendent directement; les instructions les plus précises furent données à notre personnel; l'inspecteur sanitaire s'occupa de la ville.

On ne connaissait à ce moment que ces trois cas; mais ce foyer n'était malheureusement pas unique, et le docteur Cambouliu, en se livrant à une enquête auprès de ses confrères, apprit que le 20 avril un épicier grec, que le 23 un boulanger de même nationalité, domiciliés au village arabe, et que le 27 une enfant italienne habitant la ville européenne, avaient succombé en peu de jours à des maladies infectieuses, avec manifestations ganglionnaires.

Le 1er mai, trois nouveaux cas étaient découverts sur des indigènes, dont un sur la femme d'un de nos ouvriers, et le 7 mai dix cas authentiques furent constatés sur des Arabes logés aux quatre coins de leur quartier. La ville était donc contaminée tout entière et le docteur Cambouliu croit qu'en admettant que la contagion ne se soit attaquée à l'homme qu'à partir d'avril, ce qui est douteux, car les indigènes meurent généralement, sans vouloir être visités par un médecin, il est certain que les rats avaient été malades en février ou en mars. On en a eu la preuve en nettoyant à fond le quartier arabe, où l'on a trouvé de nombreux cadavres de rongeurs desséchés, et dont la mort remontait au moins à six semaines et plus. En visitant

les entrepôts et les docks de la maison Savon et Cie, où les rats étaient toujours en très grand nombre, le docteur Camboulin constata qu'ils avaient presque entièrement disparu depuis le mois de février, au point qu'on était obligé de nourrir les chiens et les chats, qui s'alimentaient habituellement et exclusivement du produit de leur chasse. Enfin, dans les premiers jours de mai, on a recueilli des souris et des rats mourants et leur examen bactériologique a prouvé qu'ils étaient atteints de la peste.

Par quelle fissure la maladie a-t-elle pu s'introduire? On l'a attribuée d'abord à de vieux habits importés de Bombay et qui avaient été revendus devant la boutique du menuisier décédé le 30 avril; puis, au va-et-vient des chauffeurs arabes, que certains vapeurs prennent pour traverser la Mer Rouge et qui vont aux Indes pour être ramenés ensuite dans l'Isthme. Ils ont déjà été soupçonnés d'avoir introduit le choléra en 1896, et, bien que, depuis cette époque, ils soient soumis à une active surveillance, certains d'entre eux peuvent fort bien avoir rapporté le germe de la peste dans leurs hardes ; un chauffeur même a pu avoir été débarqué en état d'incubation de la maladie, et l'évolution de son cas rester inaperçue. Ce qui est incontestable, c'est que les trois quarts des premiers malades étaient des chauffeurs, des charbonniers et des marchands qui vendent de la pacotille aux matelots.

Du reste, quel que fût le mode d'importation, la situation était grave à cause de la dissémination du germe dans toute la ville et même à cause de la virulence et de la contagiosité de la maladie, car le nombre des cas nouveaux était de douze par semaine, ce qui est une forte proportion pour une agglomération d'une quarantaine de mille âmes, et Alexandrie, qui compte 350 000 habitants, n'avait jamais eu, en 1899, de semaine plus chargée.

On n'hésita donc pas à recourir à des moyens très énergiques pour enrayer le mal, et la Compagnie y employa tous ses efforts, de concert avec le Gouvernement égyptien.

Comme la fréquence et la rapidité de nos relations avec les pays où la peste est à l'état permanent, ne peuvent que s'accroître,

comme cette maladie peut fort bien apparaître sur notre territoire, puisqu'elle a visité Oporto et Glascow, certains de mes lecteurs liront peut-être avec intérêt comment il a été procédé pour combattre le mal et le circonscrire à Port-Saïd. Je crois donc utile d'insister sur la partie du rapport du docteur Cambouliu, relative au système de défense, adopté en commun par l'administration de la Compagnie et par les représentants du Gouvernement égyptien.

A la suite d'une conférence tenue à Port-Saïd, le 2 mai, avec les chefs de service et le médecin de la Compagnie, en présence des chefs des différentes subdivisions, une contre-visite fut établie le soir aux ateliers généraux, outre la visite réglementaire du matin, pour faciliter au personnel ouvrier les occasions de rencontrer le docteur sans perte de temps.

Une large distribution de sublimé corrosif fut faite aux chefs des subdivisions. Les encaisseurs et autres eurent pour instructions écrites de se désinfecter soigneusement les mains en rentrant de leurs tournées, de frotter leurs chaussures sur un linge imbibé de solution de sublimé et de changer de vêtements, avant de se mêler à leurs camarades ou à leurs familles.

Après inspection des bureaux, ateliers, magasins, quais et gare du tramway, usine des eaux, il fut prescrit, par écrit, de tenir tous ces endroits dans le plus grand état de propreté, de les laver une ou deux fois par semaine à la potasse et de les désinfecter au sublimé.

L'infirmier des ateliers fut chargé de ramasser avec des pinces et de brûler les rats morts, qui pourraient être découverts dans les locaux et de désinfecter ceux-ci abondamment.

Lorsque, après quelques jours d'expérience, il fut démontré que les chauffeurs, charbonniers et les petits marchands, qui vendent à bord des navires, étaient contaminés en plus forte proportion que les autres (80 pour 100), une nouvelle conférence décida que l'entrée du terre-plein des bureaux de la Compagnie serait interdite aux indigènes, qui n'y avaient aucune occupation : deux gardiens européens seraient chargés de faire exécuter la consigne. La caisse installerait un guichet au rez-de-chaussée pour y recevoir les patrons de barques, les secourus

et autres clients susceptibles de communiquer avec des malades. Les sections auraient un local spécial, pour recevoir les ouvriers, qui avaient des renseignements à demander. Les deux emplacements seraient désinfectés au sublimé tous les soirs, après la fermeture des bureaux.

On employa des pulvérisateurs, appelés Éclair-Vermorel, servant à sulfater les vignes, qui sont extrêmement pratiques et qu'un homme seul peut manœuvrer, en pénétrant dans tous les recoins. Il fut décidé que les employés et ouvriers qui auraient été en contact avec des malades atteints de peste recevraient leur paye entière tant que durerait l'isolement nécessaire, et on maintint éloignés, pendant dix jours au moins, quelques ouvriers et un employé, qui se trouvèrent dans cette position.

Tous les jours, ces hommes subissaient une visite médicale et le docteur prolongeait habituellement sa surveillance, après la reprise du travail, jusqu'au quinzième ou vingtième jour. Du reste, il tenait généralement en observation toutes les personnes qui, de près ou de loin, avaient été en communication médiate ou immédiate avec des pesteux. Entre autres, cette mesure fut appliquée à une équipe de dix hommes, qui avait travaillé un matin avec un ouvrier reconnu malade; l'après-midi, à vingt-quatre personnes d'un remorqueur, qui avait traîné à Suez des chalands, sur lesquels un cas s'était déclaré ; à quinze familles de nos ouvriers grecs habitant un immeuble, où un autre cas avait éclaté.

Dans le service du transit, un garçon de bureau ayant eu sa femme atteinte, on désinfecta les bureaux, où il avait stationné, et on tint en observation les personnes avec lesquelles il avait communiqué; le garçon de bureau subit une rigoureuse quarantaine. Trois semaines après, un employé du télégraphe ayant succombé, on pratiqua une désinfection générale et la literie des commis du service de nuit fut envoyée à l'étuve.

Toutes ces mesures et autres semblables furent prises indépendamment et comme complément des obligations auxquelles le service d'hygiène astreignait les parents des malades et les maisons contaminées



Enfin, voulant donner au personnel européen la facilité de ne pas recourir à l'hôpital, on décida la création d'une ambulance spéciale à notre Compagnie. L'installation, établie dans un bassin éloigné, comprit un chaland-abri très confortable, destiné à deux malades ; un second chaland pour la quarantaine des parents ; une dahabieh pour les gardiens. Chaque malade avait à sa disposition deux chambres meublées et fournies de linge par l'hôpital Saint-Vincent-de-Paul. Tous les frais de médicaments, d'infirmiers et de nourriture, tant pour les malades et les membres de leur famille autorisés à les soigner, que pour les isolés, restaient à la charge de la Compagnie. Le service médical était assuré par le médecin de la Compagnie dont le domicile était relié à l'ambulance par le téléphone. L'office quarantenaire offrait ses étuves pour la désinfection des effets.

En résumé : coopérer moralement et matériellement à l'œuvre de défense commune, écarter du personnel tout ce qui avait touché de près ou de loin à un pestiféré, stériliser pour ainsi dire les locaux où on se mouvait, telles furent les préoccupations constantes de notre direction de santé. Comme corollaire, on peut y ajouter les indemnités largement consenties et la facilité pour les Européens de se soigner à leur convenance, sans subir de promiscuité.

Le 4 et le 5 mai, des troubles populaires assez graves éclatèrent à l'occasion d'un cas suspect survenu sur une fillette grecque, que la police voulait transporter de force à l'hôpital. Les colonies européennes s'émurent de la rigueur avec laquelle on semblait vouloir appliquer le décret khédivial, elles se réunirent entre elles et les principales décidèrent de créer des ambulances pour leurs nationaux.

Les Français convoqués au Cercle, sous la présidence du consul de France, acceptèrent un local offert par les religieuses du Bon-Pasteur et agréé par l'inspecteur sanitaire. La société de bienfaisance mit à la disposition de la colonie 5 000 francs pour les installations et les frais d'hospitalisation. Le consul de France confia au docteur Cambouliu la charge de délégué sanitaire. Dès le lendemain, le président de la société de bienfaisance se procurait le matériel nécessaire et commandait par dépêche du sérum antipesteux.

Notre colonie se rassura vite en apprenant que, le cas échéant, aucun des nôtres ne serait obligé d'entrer à l'hôpital et pourrait être soigné par sa famille, aidée des sœurs du Bon-Pasteur.

Pendant ce temps, les Italiens et les Grecs bâtissaient chacun un petit hôpital de douze et vingt lits, les Autrichiens s'assuraient d'un local, tous les consulats nommaient des délégués pour visiter les maisons de leurs administrés et servir d'intermédiaire avec les autorités sanitaires égyptiennes.

Le Département sanitaire égyptien envoya à Port-Saïd, le 1er mai, le docteur Graham, bey, inspecteur général des services sanitaires, pour prendre la direction administrative du service d'hygiène, le docteur Bitter pour les travaux bactériologiques et plusieurs médecins indigènes et européens pour la surveillance de la ville. La Caisse de la Dette publique vota 250 000 francs. On aménagea dans l'hôpital deux salles isolées pour les hommes et les femmes, pouvant contenir une quarantaine de malades indigènes. Le pavillon ordinaire des infectieux, comprenant une dizaine de lits, fut réservé aux Européens. Dans les jardins furent dressées des tentes pour les suspects. Sur le bord de la mer, loin des habitations, un grand bâtiment en bois fut divisé en cellules pour isoler les familles des pestiférés. Plus tard, une sorte de campement composé de plusieurs baraques en nattes, fut élevé spécialement pour la colonie grecque, en attendant la construction de son hôpital.

Le quartier européen (15 000 h.) et le quartier indigène (20 000 h.) furent chacun divisés en deux districts, chaque district fut mis sous la surveillance d'un médecin.

La déclaration des maladies contagieuses par les médecins étant obligatoire en Égypte depuis plus de dix ans, chaque médecin se fit un devoir de signaler le plus rapidement possible les cas suspects qui tombaient sous son observation. Dans la population indigène, qui a rarement recours au médecin, les sheiks de quartier furent chargés de fouiller toutes les maisons soumises à leur autorité et de dénoncer au médecin du district tous les malades indistinctement. Chaque médecin visitait ainsi tous les jours une cinquantaine de familles.

Aussitôt que le médecin d'un district indigène découvrait dans ses visites un malade atteint de peste ou seulement suspect, il l'emmenait lui-même à l'hôpital et on transportait son entourage à la quarantaine.

L'isolement des personnes qui avaient communiqué avec le pestiféré durait six jours, pendant lesquels tout le monde était nourri aux frais du Gouvernement, qui dépensait 1 fr. 30 par personne. Les hommes recevaient, en outre, une indemnité de chômage de 1 fr. 50.

Les isolés comprenaient les parents du malade et la plupart du temps tous les locataires de la maison, suivant la disposition des lieux et les chances de contamination. Dans un cas, par exemple, où une femme arabe n'avait été découverte qu'après décès, on mit en quarantaine les habitants de quatre maisons contiguës qui communiquaient par des terrasses. Ils étaient près de cent et furent maintenus à domicile avec un soldat à chaque porte. Les isolés étaient visités deux fois par jour par les médecins, pendant leur réclusion, et surveillés ensuite jusqu'au dixième jour.

Voyons maintenant le traitement qu'on appliqua aux effets, literie et habitations, dans chaque cas particulier et à toute la ville en général.

L'assainissement disposa d'une étuve à vapeur sous pression, toujours allumée, d'une quinzaine de pulvérisateurs Éclair-Vermorel, d'un grand nombre de sacs en toile forte, d'arrosoirs, de seaux et de pinceaux à badigeonnages.

Son personnel comprit un médecin-dirigeant, un chef désinfecteur, des mécaniciens et plusieurs équipes de désinfecteurs, badigeonneurs et collecteurs d'ordures commandés par des Européens, en tout de 80 à 100 personnes.

Dès que le malade et sa famille avaient été enlevés de leur domicile, on mettait dans les sacs : les matelas, la literie, les hardes et tout le linge de la maison, pour l'envoyer à l'étuve. Les isolés et les malades étaient habillés avec des effets d'hôpital et leurs vêtements également passés à l'étuve.

La maison était nettoyée de fond en comble, les rez-de-chaussée, habituellement sans parquets, étaient raclés et toutes les ordures

mises dans des sacs, pour être brûlées dans un endroit écarté. Les parois des chambres et les meubles étaient abondamment mouillés de sublimé à 1° pour 100 avec le pulvérisateur, les planchers et les sous-sols arrosés de la même solution. Le lendemain, on blanchissait à la chaux l'intérieur et l'extérieur. Toutes ces opérations se passaient en présence du médecin du district, sous la surveillance du médecin préposé à la désinfection et de l'inspecteur général. On procéda également à l'assainissement systématique du quartier arabe, qui était le plus contaminé. On fit ainsi, à toutes les maisons sans exception, les pratiques hygiéniques, que nous venons de décrire, et qui ne sont ni compliquées, ni coûteuses.

Le tableau suivant donne une idée exacte de l'activité déployée durant la période la plus intense :

Travaux sanitaires exécutés du 16 au 22 mai :

Chambres désinfectées	105
Chambres blanchies à la chaux	2 421
Sacs d'effets désinfectés	160
Sacs d'ordures brûlées	675

Cette désinfection régulière ayant commencé vers le 15 mai, tout le quartier se trouva purifié une première fois, le 25 juin, et on se remit aussitôt à une nouvelle série.

Enfin, une troisième fut entreprise et le tableau de la semaine du 1er au 7 août prouve que les travaux n'avaient pas cessé, quoiqu'il ne se fût produit aucun cas nouveau depuis plus de trois semaines.

	Du 1er au 7 août.	Total depuis le début
Chambres désinfectées	507	43 750
Chambres blanchies à la chaux	2 559	31 707
Sacs d'effets désinfectés	35	1 815
Sacs d'ordures brûlées	4 905	5 580

Tous ces nombres paraîtront rationnels si l'on songe que le village arabe est en partie composé de constructions en bois, que les égouts n'existent pas, que le sous-sol est imprégné de matières

organiques et que l'hygiène n'est pas en grand honneur parmi les habitants.

L'assainissement systématique du quartier européen ne fut entrepris que vers la fin du mois de juin, lorsque la maladie, diminuant chez les indigènes, pénétra chez les Grecs.

Dans le but de préserver le reste de l'Égypte, une visite médicale fut établie à l'endroit du lac Menzaleh où s'embarquent les voyageurs pour Damiette et les localités riveraines. Un médecin s'y tenait en permanence. Les personnes qui partaient par le chemin de fer subissaient à leur lieu de destination une surveillance analogue à celle imposée en France par le passeport sanitaire.

Aussitôt la peste déclarée, la plupart des navires qui traversaient le Canal cessèrent toutes relations avec Port-Saïd, se contentant d'embarquer du charbon et quelques vivres frais. Cependant, comme ils ne pouvaient se passer de pilotes, la Compagnie de Suez mit à leur disposition des capitaines qui avaient subi un isolement préalable de dix jours, dans ses lazarets flottants. Ces hommes naviguaient ainsi de Port-Saïd à Suez et *vice versâ*, sans communiquer avec l'Égypte. Le même système était employé pour les gardes sanitaires chargés de surveiller les navires pendant leur transit d'une mer à l'autre.

Un certain nombre de paquebots, parmi lesquels les français, continuèrent cependant à prendre les passagers et leurs bagages. Pour ceux-là, le Conseil quarantenaire prescrivit, avant l'embarquement, une visite médicale des voyageurs et le passage à l'étuve de leur linge sale. En vue de cette désinfection, le service local, sous les ordres du docteur Belleli, disposait de deux étuves à vapeur sous pression et d'un nombreux personnel de médecins et de gardes sanitaires qui assuraient le service nuit et jour.

*
* *

Telles sont les mesures générales qui ont été prises. L'assainissement systématique a débuté vers le milieu de mai et la première série était terminée le 25 juin. Or, dès les premiers jours

de ce mois, les effets favorables se font sentir : le docteur Graham annonce, le 3, qu'aucun cas nouveau ne s'est encore manifesté dans les maisons assainies une première fois, et, si plus tard il s'en est produit, ils sont rares. En tous les cas, du jour où la première série est terminée, la morbidité chez les indigènes est réduite au minimum et on ne constate plus que trois cas du 25 juin au 1er juillet; un du 2 au 8 juillet et deux du 9 au 15, jour où fut signalé le dernier cas de l'épidémie.

L'efficacité de l'isolement fut prouvée par la découverte de quatre cas de maladie chez les personnes internées dans les bâtiments spéciaux et la conclusion la plus claire qui ressort de cette étude, c'est qu'en appliquant vigoureusement les mesures prophylactiques que je viens d'indiquer, qui ne sont pas nouvelles, mais qui ont été coordonnées et complétées par la science moderne, surtout depuis les découvertes pastoriennes, il est possible d'enrayer une épidémie de peste grave dans une agglomération importante, dans un temps relativement court. Pour cela, il n'est même pas nécessaire de détruire, l'assainissement systématique suffit.

Le docteur Cambouliu nous a adressé sur cette épidémie un rapport des plus complets, que M. le prince d'Arenberg a remis au docteur Lereboullet, et il en a été rendu compte dans la séance de l'Académie de médecine du 3 octobre 1900.

Le docteur Lereboullet pense, comme le docteur Cambouliu, que la facilité avec laquelle on reconnaît aujourd'hui la maladie jointe à l'influence immédiate de l'isolement et des procédés de désinfection mis en usage permet d'arrêter assez rapidement l'invasion du mal dans les pays civilisés. Au point de vue clinique et surtout thérapeutique, il recommande l'adoption du sérum de Yersin en injections intraveineuses dans les cas graves, et du sérum de Haffkine pour vacciner préventivement tous ceux qui ont pu ou pourraient être en contact avec les malades.

En résumé, la peste a sévi à Port-Saïd du 20 avril au 15 juillet 1900. Il en a été constaté officiellement 92 cas, dont 37 mortels. Mais ce qui m'a beaucoup frappé, moi qui ne suis ni un docteur ni un



savant, c'est qu'on est parvenu à circonscrire la maladie dans Port-Saïd et qu'il ne s'est produit aucun cas dans aucune de nos gares, pas plus qu'à Ismaïlia, Port-Thewfik et Suez. Aucun de nos employés supérieurs ou inférieurs n'a été atteint, et il en a été de même pour la colonie française et les colonies européennes, sauf pour les Grecs. Enfin, le mot de peste n'est plus synonyme de panique; aucun affolement ne s'est produit parmi notre personnel, et les femmes comme les hommes ont continué à vaquer à leurs occupations, en donnant à la population de Port-Saïd l'exemple des précautions à prendre et en remontant le moral et le courage de ceux qui se sentaient faiblir. Nous ne saurions trop féliciter tous nos agents, depuis l'agent supérieur, M. le comte de Serionne, jusqu'aux plus modestes de nos collaborateurs, de leur énergique et intelligente attitude, et je me garderai d'oublier le dévoué et perspicace docteur Cambouliu.

*
* *

D'accord avec le Gouvernement égyptien, la Compagnie vient de prendre des mesures destinées à apporter une notable amélioration aux conditions du transit pendant les épidémies.

Ces travaux concernent la construction de pavillons d'isolement pour les pilotes et les gardes sanitaires, à Port-Saïd et à Suez, et d'un petit lazaret à Port-Saïd.

Ainsi qu'on vient de le voir, lorsqu'un navire arrive d'un pays contaminé, sans avoir purgé en mer la quarantaine réglementaire, il passe le Canal en quarantaine obligatoire, c'est-à-dire qu'il est surveillé par des gardes sanitaires, qui empêchent toute communication du navire avec la terre; les pilotes qui sont montés à bord sont mis, lorsqu'ils débarquent, en quarantaine d'observation dans les chalands-lazarets de la Compagnie; ils devraient être soumis préalablement à la désinfection, mais cette opération, faute d'installation appropriée, ne se fait pas; quant aux gardes sanitaires, faute de locaux où ils pourraient subir la quarantaine d'observation, ils ne montent pas à bord et ils suivent ou précèdent le navire sur un remorqueur.

Lorsqu'une épidémie sévit en Égypte, les navires venant des pays indemnes se mettent en quarantaine volontaire et n'acceptent à bord que des pilotes ayant été préalablement isolés, pendant dix jours au moins. Faute d'installation suffisante, il arrive assez souvent que les pilotes préalablement isolés font défaut; dans ce cas, les navires transitent sans pilotes à bord ; ceux-ci montent alors sur un remorqueur, qui précède le navire, et sur lequel sont embarqués également les gardes sanitaires, chargés de constater que le navire n'a pas communiqué avec la terre.

Dans le premier cas, il est fâcheux que les gardes sanitaires ne puissent pas monter à bord, de manière à exercer une surveillance plus rigoureuse; dans le deuxième cas, il est plus fâcheux encore que les pilotes ne puissent pas monter à bord pour diriger le navire.

En résumé, aujourd'hui :

1° L'Administration sanitaire ne possède pas les locaux nécessaires pour isoler les gardes sanitaires;

2° La Compagnie ne possède que des chalands-lazarets insuffisants pour isoler un nombre convenable de pilotes ;

3° Il n'existe aucune installation pour désinfecter les pilotes et les gardes sanitaires qui ont voyagé sur un navire contaminé ;

4° Il n'existe à Port-Saïd aucun lazaret pour recevoir les passagers venant d'un pays contaminé (1).

L'Administration sanitaire et la Compagnie, également préoccupées de cette situation, ont résolu d'édifier, à frais communs, un petit lazaret pour les passagers à Port-Saïd, et des pavillons d'isolement pour les pilotes et les gardes sanitaires à Port-Saïd et à Suez.

Ces établissements, qui se construisent en ce moment, sont situés sur la rive Asie au kil. 4 500 pour Port-Saïd, et au kil. 157 175 pour Suez.

Les travaux sont évalués à 208 000 francs et la dépense est partagée par moitié entre la Compagnie et le Service sanitaire.

A Port-Saïd comme à Suez, chaque installation se divise en deux

(1) Suez est, au contraire, pourvu d'un lazaret parfaitement agencé, nouvellement construit aux Sources de Moïse.

parties : d'un côté, la partie « *brute* », c'est-à-dire la partie destinée à recevoir les passagers, pilotes et gardes sanitaires provenant de l'endroit contaminé et soumis à la désinfection et à la quarantaine, et, de l'autre côté, la partie « *indemne* », destinée à recevoir les passagers, pilotes et gardes sanitaires qui, ayant subi la quarantaine réglementaire, ne doivent pas prendre contact avec le pays d'Égypte, en temps d'épidémie.

La partie *brute* comprend, tant à Port-Saïd qu'à Suez, quatre pavillons d'isolement pour pilotes et gardes sanitaires, groupés deux à deux dans un même bâtiment, mais séparés les uns des autres par des murs élevés et isolés par des barrières doubles.

A Port-Saïd, la partie *brute* comprend, en outre, un bâtiment servant de lazaret qui renferme six chambres à deux lits destinées aux passagers, venant d'un pays contaminé.

A Suez comme à Port-Saïd, l'installation est complétée par un pavillon spécial affecté à la désinfection et par une cuisine servant à réchauffer les aliments, qui seront apportés du dehors.

Chaque pavillon d'isolement peut recevoir deux pilotes et deux gardes sanitaires, qui forment ordinairement l'équipe nécessaire pour le transit d'un navire en quarantaine.

On peut donc, à chaque extrémité du Canal, isoler séparément, par groupes de quatre, huit pilotes et huit gardes sanitaires, soit en tout seize pilotes et seize gardes sanitaires, nombre jugé suffisant pour le moment. Chaque pavillon possède une salle de bain et une chambre pour un domestique chargé du service intérieur. Les pilotes et les gardes sanitaires venant d'un endroit contaminé subissent d'abord la désinfection, puis ils purgent la quarantaine réglementaire dans un des pavillons d'isolement, après quoi ils sortent librement ou passent dans la partie *indemne* pour y rester jusqu'au jour où le service les réclame.

La partie *indemne* comprend trois bâtiments distincts : l'un sert de logement aux pilotes, l'autre aux gardes sanitaires, le troisième contient les salles à manger, salles de bains, etc. A Port-Saïd, il y a, en outre, un bâtiment spécial contenant six chambres à deux lits

pour les passagers indemnes qui ne veulent pas communiquer avec l'Égypte en temps d'épidémie. Lorsqu'une épidémie régnera en Égypte, les pilotes et les gardes sanitaires resteront isolés dans la partie *indemne* pendant un mois environ; durant ce temps, ils n'auront à faire de service que sur les navires en quarantaine volontaire. Avant l'expiration de leur période de service, on isolera dans la partie *brute* les pilotes et les gardes sanitaires, destinés à les remplacer. Pour maintenir les uns et les autres dans un isolement rigoureux, on a entouré la partie *indemne* aussi bien que les divers quartiers de la partie *brute* d'une double barrière; les provisions et les aliments seront distribués à l'intérieur par des chariots roulant d'une barrière à l'autre, sans qu'il y ait par conséquent aucun contact possible entre les personnes.

Une fois les constructions terminées, le Service sanitaire et quarantenaire en prendra charge; mais la Compagnie, pour prix de son concours, conservera le droit d'isoler en tout temps, dans la partie *brute*, 16 de ses pilotes et 16 également dans la partie *indemne*.





LE HALL DE LA COMPAGNIE DE SUEZ A PARIS, 9, RUE CHARRAS.
Cliché de la Compagnie de Suez.

CHAPITRE XV

L'ŒUVRE FINANCIÈRE

Histoire des titres de la Compagnie. — Répartition de ses bénéfices. — Bons représentatifs de coupons consolidés. — Actions de capital. — Actions de jouissance. — La division des titres actuels en coupures d'une moindre valeur serait sans intérêt pour les actionnaires. — Parts de fondateur. — Parts civiles de Suez.
Obligations de la Compagnie. — L'émission de 1867. — Obligations à lots (1868). — Bons trentenaires (1871). — Obligations 3 pour 100 (1876). — Obligations 3 pour 100 (1885).
Dates des extinctions des divers emprunts. — Problème de l'unification de la dette de la Compagnie. — Il faut renoncer à cette séduisante perspective. — Arrêt de la Cour de Paris du 25 novembre 1895.
Raison d'être du cours élevé des titres.
Le prix de revient du Canal, l'outillage, les approvisionnements et les immeubles possédés par la Compagnie, représentent une somme de 617 042 166 francs. — La recette brute totale a atteint 1 583 984 116 francs. — Comment s'est réparti le bénéfice?
Organisation et fonctionnement de la comptabilité.
Les tarifs perçus par la Compagnie sur les navires passant par le Canal doivent-ils être considérés comme une véritable taxe levée sur le commerce général? — Économie réalisée par le commerce. par l'abréviation des distances. — Tableau de ces abréviations.

Les titres de la Compagnie ont leur histoire, comme la Compagnie elle-même. Je voudrais essayer d'expliquer la raison d'être de chacun d'eux et les causes qui ont motivé les formes variées sous lesquelles ils ont été présentés au public.

Commençons par les actions formant le capital initial et d'une valeur nominale de 500 francs. Il leur est attribué d'abord un intérêt de 5 pour 100 et elles reçoivent ensuite, comme dividende, 71 pour 100 des bénéfices nets.

Les bénéfices de l'entreprise sont répartis de la manière suivante : 15 pour 100 au gouvernement égyptien ; 10 pour 100 aux fondateurs ; 2 pour 100 aux administrateurs ; 2 pour 100 aux employés ; 71 pour 100 aux actionnaires. Aux termes des statuts primitifs, la part des actionnaires seulement était de 70 pour 100 et celle des administrateurs était fixée à 3 pour 100. A partir de 1871, le Conseil d'administration fit abandon du tiers de sa participation, au profit des actionnaires, qui reçoivent ainsi 71 pour 100 des bénéfices nets.

Pendant la période d'exécution des travaux, l'intérêt statutaire était considéré comme une charge accessoire de la construction ; prélevé sur le compte de premier établissement, il a été régulièrement payé aux échéances semestrielles. A partir du 1er janvier 1870, le Canal étant ouvert à l'exploitation, la rémunération du capital devait être assurée par les produits de l'entreprise, et les actionnaires ont attendu, pendant trois années, la première répartition. Comme on l'a vu, en 1870 et en 1871, les recettes avaient été inférieures aux dépenses, et ces deux exercices laissaient un déficit total de plus de 12 millions. En 1872, on avait fait un peu mieux qu'équilibrer les dépenses et les recettes. Celles-ci accusaient un excédent de 2 millions, mais il eût fallu 5 millions pour servir aux actions un seul semestre d'intérêts. Ce n'est qu'au mois d'avril 1873 que la Compagnie put mettre en payement le coupon échu au 1er juillet 1870. Un second coupon suivit, au commencement de 1874, et la progression constante du trafic permettait d'espérer, non seulement que la période des sacrifices était close, mais qu'une ère de prospérité allait enfin s'ouvrir pour les actionnaires. Sept coupons toutefois demeuraient en souffrance (du 1er janvier 1871 au 1er juillet 1874) et aucun dividende ne pouvait être distribué, tant que cet arriéré n'aurait pas été liquidé. Afin que la situation financière fût immédiatement dégagée, et que les bénéfices

futurs pussent être intégralement répartis aux échéances et dans les conditions fixées par les statuts, on résolut de capitaliser les coupons impayés. Ces coupons représentaient, déduction faite de l'impôt, une valeur totale de 85 francs par action; il fut décidé qu'ils seraient échangés contre un titre spécial portant la dénomination de *bon représentatif de coupons consolidés* et qui, produisant un intérêt de 5 pour 100, serait remboursé à 85 francs en une période de quarante ans. De même que les coupons dont ils étaient la représentation ne constituaient pas, à proprement parler, une dette pour la Compagnie, l'émission de ces titres n'engendrait pas un emprunt: l'intérêt et l'amortissement, prélevés sur les revenus annuels, jouissaient simplement, pendant la durée assignée à leur existence, d'une priorité sur l'intérêt des actions. Négociés tout d'abord aux environs de 65 francs, les bons de coupons se sont peu à peu rapprochés du pair. Ils l'ont atteint en 1878 et n'ont pas tardé à le dépasser; ils valent aujourd'hui 95 francs. Si l'on n'avait pas eu recours à cette consolidation, le règlement des coupons arriérés aurait absorbé, jusqu'en 1881, tous les bénéfices de la Compagnie. On a pu, au contraire, grâce à la combinaison adoptée, servir, dès 1875, un premier dividende aux actions. Ce dividende était des plus modestes, et il est resté tel pendant les quatre années suivantes. Mais, à partir de 1880, les actionnaires ont vu s'accroître rapidement la rémunération de leur capital. Le chiffre le plus élevé a été obtenu en 1891 : le revenu des actions dépassa 20 pour 100 pour cet exercice, il atteignit 105 fr. 50 c. nets. Ramené pendant les années suivantes aux environs de 90 francs, il s'est relevé à 100 francs en 1898 et à 108 francs en 1899.

Si l'on considère que les actions, émises à 500 francs, ont pu être achetées à la Bourse pendant sept années, de 1866 à 1872, à un prix inférieur à 300 francs, on voit quel a été le bénéfice réalisé par les actionnaires de l'origine, qui ont eu la sagesse de conserver leurs actions, et par ceux, plus heureux encore, qui ont eu assez de confiance dans l'avenir de la Compagnie, pour s'associer à l'entreprise, alors que les difficultés qu'elle traversait, les attaques dont elle était l'objet provoquaient la dépréciation de ses titres. L'action de la

Compagnie de Suez, qui est considérée aujourd'hui comme une valeur de luxe et qui, à son plus haut cours (au mois de mai 1899), a valu 3 838 francs, était tombée, en 1871, à 163 francs. Au commencement de 1872, elle ne valait encore que 185 francs. L'acheteur qui, l'ayant eue à ce prix, en serait resté possesseur, aurait encaissé, en intérêts et dividendes, 2 136 francs. Il aurait reçu, en outre, un bon de coupons valant aujourd'hui 95 francs. Enfin, la plus-value de son capital atteindrait, au cours actuel, environ 3 400 francs. L'ensemble additionné de la rémunération obtenue et de la plus-value acquise représenterait 31 fois le déboursé primitif, c'est-à-dire, pour une durée de vingt-sept ans, un placement au taux moyen de 115 pour 100 par année. L'attachement fidèle aux valeurs de la Compagnie de Suez, la foi inébranlable dans le succès de l'œuvre de M. de Lesseps ont été l'origine d'un bon nombre de fortunes. On trouve aujourd'hui, sur la liste des actionnaires, des noms qui figuraient sur les registres de la souscription primitive ou sur les feuilles de présence des premières assemblées générales. Si une pareille constance a été largement récompensée, elle n'a pas été sans mérite. Il a fallu une réelle force d'âme pour ne se laisser ni émouvoir ni décourager par les polémiques ardentes, par les critiques acerbes, par les prédictions pessimistes, par le mauvais vouloir ou l'hostilité, qui ont fait à la Compagnie, pendant de longues années, une existence si troublée. Et il n'y avait pas seulement à soutenir l'assaut des attaques inspirées par la malveillance ou par les intérêts d'une spéculation sans scrupule, il fallait, ce qui est peut-être plus difficile encore, résister aux conseils donnés par ceux qui s'instituent les tuteurs du capitaliste. En 1880, alors que les actions de Suez venaient d'atteindre pour la première fois le cours de 1 000 francs, le bulletin financier d'un grand journal hebdomadaire contenait l'appréciation suivante : « Nous avons été des premiers à annoncer la hausse du Suez, il y a cinq mois, quand personne ne s'en occupait; aujourd'hui nous n'hésitons pas à engager nos lecteurs à les vendre; au-dessus de 950 francs, le Suez est trop cher; on pourra en racheter dans de plus bas cours. » (15 mai 1880.) La même note se reproduisait dans les numéros suivants : « Aux cours actuels, il

ne faut plus acheter de valeurs de Suez, il faut en vendre si on en a. » (22 mai 1880.) « Tous les titres de Suez sont trop chers aux cours

Cours des Actions de capital
et Dividendes distribués de 1870 à 1899

ANNÉES	PLUS HAUTS cours	PLUS BAS cours	COURS MOYENS	REVENUS Intérêts et dividendes BRUT	REVENUS Intérêts et dividendes NET	OBSERVATIONS
1870	380 »	215 »	272 868	25 »		Le coupon du 1er semestre 1870 a été payé en avril 1873. Le coupon du 2e semestre 1870 a été payé en février 1874. Les coupons de 1871, 1872, 1873 et 1er semestre 1874 ont été payés aux Actionnaires sous la forme de Titres Représentatifs de coupons consolidés, le montant nominal de 85 francs, représentant la valeur de ces 7 coupons (87 f. 50), déduction faite de l'impôt (2 fr. 50). Le coupon du 2e semestre 1874 a été payé à sa date en janvier 1875.
1871	252 50	163 »	208 135	25 »		
1872	490 »	185 »	355 133	25 »		
1873	486 25	378 75	434 935	25 »		
1874	475 »	375 »	422 190	25 »		
1875	865 »	470 »	674 052	26 880	24 920	
1876	790 »	605 »	701 637	28 555	26 059	
1877	762 50	565 »	677 879	32 987	30 292	
1878	790 »	700 »	751 737	31 438	28 902	
1879	770 »	600 »	724 401	29 872	28 048	
1880	1 327 50	715 »	1 075 881	46 886	44 754	
1881	3 490 »	1 272 50	1 975 955	68 803	65 769	
1882	3 550 »	1 875 »	2 537 243	81 221	76 855	
1883	2 685 »	1 820 »	2 372 017	88 657	83 136	
1884	2 092 50	1 810 »	1 967 706	87 252	81 954	
1885	2 220 »	1 805 »	2 035 397	85 401	80 642	
1886	2 220 »	1 970 »	2 094 430	75 335	70 692	
1887	2 127 50	1 895 »	2 011 049	78 229	73 442	
1888	2 270 »	2 052 50	2 168 105	89 381	84 478	
1889	2 450 »	2 185 »	2 296 098	91 052	85 894	
1890	2 450 »	2 270 »	2 348 481	92 686	86 751	
1891	2 925 »	2 395 »	2 660 641	112 138	105 500	
1892	2 845 »	2 580 »	2 712 884	99 068	92 366	
1893	2 750 »	2 535 »	2 674 018	97 092	90 373	
1894	3 110 »	2 675 »	2 861 822	96 652	90 »	
1895	3 445 »	3 040 »	3 249 107	99 495	92 500	
1896	3 512 »	3 150 »	3 347 485	100 530	92 500	
1897	3 365 »	3 140 »	3 233 975	97 622	90 »	
1898	3 748 »	3 318 »	3 583 372	107 747	100 »	
1899	3 830 »	3 460 »	3 620 957	116 480	108 »	

actuels. » (5 juin 1880.) Cependant, loin que survînt la baisse ainsi prophétisée, les actions dépassaient rapidement le cours de 1 100 francs,

puis, en quelques semaines, celui de 1 200 francs; au mois de septembre enfin, elles se fixaient aux environs de 1 300 francs. Et le journal financier qui engageait à les vendre à 1 000 francs et qui garantissait qu'on pourrait aisément les racheter dans de plus bas cours, changeait tout à coup de langage : « Les actions de Suez se sont élevées à 1 275 francs. On peut à ce prix, croyons-nous, les acheter avec avantage. » (25 décembre 1880.) Ce conseil valait mieux que le précédent. La hausse, en effet, n'était qu'à son début; elle devait se continuer sans interruption pendant l'année 1881, et jamais pendant les périodes de réaction qui ont suivi, les cours ne se sont abaissés au-dessous de 1 800 francs.

Les actions de capital de la Compagnie de Suez sont remboursables au pair, en quatre-vingt-dix-neuf ans, de 1870 à 1968. Les actions que le sort des tirages annuels désigne pour ce remboursement sont remplacées par des actions de jouissance qui ont, sur les produits de l'entreprise, déduction faite de l'intérêt à 5 pour 100, les mêmes droits que les actions non amorties. Le porteur d'une action de capital valant aujourd'hui environ 3 600 francs n'a à recevoir de la Compagnie qu'une somme de 500 francs, et l'action de jouissance qui lui sera donnée en échange n'aura d'autre valeur, à l'expiration de la concession, que celle déterminée par la portion d'actif qui, lorsque le Canal aura fait retour au Gouvernement égyptien, restera la propriété de la Compagnie; un jour viendra donc où les actionnaires devront consacrer une partie de leur revenu à reconstituer leur capital. Mais cette préoccupation ne s'impose aux plus prévoyants que dans un avenir fort lointain : dans un demi-siècle peut-être. Ces cinquante années de pleine et entière sécurité me paraissent de nature à écarter toute inquiétude chez les capitalistes les plus prudents et les plus soucieux de conserver leur patrimoine intact. Il ne faut pas oublier, d'autre part, que l'acte du 5 janvier 1856 prévoit dans l'un de ses articles (art. 16) la possibilité d'un accord avec le Gouvernement égyptien, qui maintiendrait à la Compagnie sa concession, pendant une ou plusieurs périodes successives de quatre-vingt-dix-neuf années. En admettant qu'il y eût une seule prorogation, les

actions garderaient leur valeur entière au delà de l'expiration du siècle prochain.

Depuis que les actions de Suez ont acquis et consolidé l'importante plus-value d'où il résulte que leur prix actuel représente environ sept fois le capital primitif, on a soulevé à plusieurs reprises, soit à la Bourse, soit dans la presse, la question de savoir s'il ne conviendrait pas de diviser les titres actuels en coupures d'une valeur moindre. On a même parfois annoncé que la division allait être opérée : le bruit a couru notamment, au commencement de 1899, que les 400 000 actions actuelles, émises à 500 francs, seraient remplacées par 2 millions d'actions nouvelles, au taux nominal de 100 francs. On faisait valoir que le titre rendu plus léger pénétrerait aisément dans une clientèle, que le prix élevé auquel il est parvenu en tient aujourd'hui éloignée, et que le marché y gagnerait plus d'ampleur et d'activité. La question ayant été portée devant la dernière assemblée d'actionnaires, M. le prince d'Arenberg a cru devoir la trancher définitivement. Il a déclaré très nettement que le Conseil ne considérait pas que la division des actions eût un intérêt réel pour les actionnaires. Les actions de Suez sont un des titres les mieux classés qui existent sur le marché de Paris : si elles ne sont pas un placement habituel pour les petits capitalistes (et encore trouverait-on parmi ceux-ci bon nombre de porteurs d'une ou deux actions), elles ont, dans les classes riches ou aisées, une très large clientèle. Il est indiscutable, d'autre part, que le marché de ces titres, à la Bourse de Paris, présente assez d'ampleur et de régularité pour que toute offre et toute demande, alors même qu'elles porteraient sur une ou plusieurs centaines d'actions, soient assurées, au moins sur le marché à terme, de trouver une contre-partie. Que peut-on demander de plus? Pourquoi modifier cette situation privilégiée? La spéculation seule y trouverait profit. Or, s'il n'y a pas lieu de regretter que l'action de Suez soit une des valeurs sur lesquelles elle s'exerce de préférence, la Compagnie n'a pas à lui servir d'auxiliaire. Elle doit, avant tout, sauvegarder les intérêts des vrais actionnaires, et ceux-ci n'ont aucun bénéfice à retirer de l'échange des actions



qu'ils détiennent, contre des titres allégés, qui seraient fatalement soumis à de plus brusques oscillations. Il faut donc écarter cette perspective ; comme l'a dit M. le prince d'Arenberg, le Conseil est résolu, dans l'état actuel des choses, à maintenir intacte la forme des actions.

La répartition des bénéfices de la Compagnie de Suez, telle qu'elle est prévue par les statuts, a donné lieu à la création d'autres titres que les actions. Il y a d'abord *les parts de fondateur*. L'acte de concession du 5 janvier 1856 stipulait que la liste des membres fondateurs ayant concouru par leurs travaux, leurs études et leurs capitaux à la réalisation de l'entreprise, avant la fondation de la Société, serait arrêtée par le Vice-Roi d'Égypte et qu'il serait attribué à ces fondateurs une part de 10 pour 100 dans les produits nets de l'entreprise. Saïd-Pacha fit dresser une première liste de soixante membres et laissa à M. de Lesseps le soin de la compléter par l'adjonction des personnes qui l'avaient aidé en Europe ou en Amérique. Il exprimait seulement le désir que le nombre total ne s'élevât pas, autant que possible, au delà de 100. La liste complète des fondateurs dans laquelle le Conseil d'administration avait introduit, au prorata de leurs versements, les souscripteurs du capital affecté aux études du Canal et aux travaux préparatoires a été définitivement arrêtée en 1859. Cette liste, dont l'exemplaire original a été déposé chez le notaire de la Compagnie, Me Mahot de la Quérantonnais, comprenait, je crois, 160 bénéficiaires entre lesquels il était distribué 1 000 parts. Plus tard (en juillet 1880), chacune de ces 1 000 parts a été divisée en centièmes. Il existe donc 100 000 parts de fondateur qui se négocient aujourd'hui à un prix voisin de 1 300 francs. Le millième de l'origine vaudrait ainsi 130 000 francs et, comme la plupart des fondateurs avaient reçu 10 millièmes, la faveur dont ils ont bénéficié représente une valeur actuelle d'environ 1 300 000 francs. On était loin de soupçonner à l'origine qu'elle constituerait ainsi une réelle fortune. Parmi ceux qui furent définitivement inscrits sur la liste des fondateurs, il en est qui acceptèrent sans enthousiasme ; il y eut même des refus formels. On s'est rattrapé depuis et la Compagnie a soutenu, tout récemment encore et d'ailleurs avec plein suc-

cès, plusieurs procès dans lesquels ses adversaires réclamaient la délivrance de parts de fondateur promises, disaient-ils, à un de leurs ascendants par le Vice-Roi ou par M. de Lesseps (1).

En accordant à la Compagnie constituée par M. de Lesseps le droit de créer et d'exploiter une voie navigable entre la Mer Rouge et la Méditerranée et en fixant les conditions de cette concession, le Vice-Roi d'Égypte ne s'était pas préoccupé seulement de faire participer son entourage aux bénéfices de l'entreprise. Il n'avait pas négligé le droit très légitime de s'assurer un avantage plus direct et avait réservé, au profit de son Gouvernement, 15 pour 100 des produits annuels. Mais les mêmes embarras pécuniaires qui, en 1875, avaient conduit Ismaïl-Pacha à se défaire de ses actions, le décidèrent un peu plus tard à aliéner ces 15 pour 100. Il les céda au Crédit Foncier de France, et celui-ci, en 1880, en fit apport à une société civile pour une somme de 22 millions. De là, la création d'une nouvelle catégorie de titres, les parts de la Société civile, ou, sous leur dénomination usuelle, *les parts civiles de Suez*.

Bien qu'il ne s'agisse pas, à proprement parler, d'un titre de la Compagnie de Suez, celle-ci étant tout à fait indépendante de la Société civile, à laquelle elle se borne à remettre, aux échéances statutaires, le montant de la participation qu'elle versait auparavant au Gouvernement égyptien, les parts civiles de Suez représentent en réalité le droit à une portion des bénéfices de la Compagnie. Elles ont été créées au nombre de 84 507 : ce nombre a été fixé de telle manière que chaque part reçoit un revenu égal à celui d'une action de jouissance. En vue d'en faciliter la négociation, une Assemblée générale de la Société civile a autorisé la création de cinquièmes de part qui peuvent être échangés facultativement contre les parts entières. Ces coupures du titre primitif ont été peu recherchées ; les négociations en Bourse se font presque exclusivement sur les parts entières, qui valent aujourd'hui 2 300 francs. Au prix de 2 300 francs, l'ensemble des parts civiles représente un capital de 194 366 100

(1) V. aux Annexes : *les Principaux procès soutenus par la Cie du Suez.*



francs ; voilà ce que vaut aujourd'hui le droit aux 15 pour 100 dans les bénéfices, ce droit dont le Crédit Foncier a fait l'apport pour 22 millions, et qui lui a été cédé pour un prix sans doute inférieur. Le Gouvernement égyptien n'a pas à se féliciter de cette opération ; il doit la déplorer, au contraire, non moins que l'aliénation des actions dont il était propriétaire à l'origine de l'entreprise. Un de nos plus sympathiques collègues, M. J. Lefebvre, a fait un intéressant travail qu'il a bien voulu me communiquer et qui démontre ce que le Gouvernement égyptien posséderait aujourd'hui en capital et recevrait en intérêts, s'il était encore détenteur des titres qu'il avait souscrits et des droits qu'il s'était fait réserver par les statuts de la Compagnie.

Les 176 602 actions cédées au Gouvernement anglais valent, au cours de 3 560 francs . . .	628 703 120	
et rapportent.		19 028 335
— Le Gouvernement égyptien avait en dehors de ces titres 1 040 actions qu'il a vendues à la Bourse de Paris. Elles vaudraient actuellement.	3 702 400	
et fourniraient un revenu de.		112 060
— Enfin, les 15 pour 100 dans les bénéfices cédés au Crédit Foncier représentent, d'après le prix actuel des parts civiles.	194 366 100	
et donnent un produit annuel de.		6 992 700
L'ensemble constitue une valeur de. . . .	826 771 620	
en capital et de		26 133 095
en intérêts.		

*
* *

A côté des titres représentant une part dans les produits nets du Canal de Suez et dont le revenu subit les mêmes variations que ces produits nets (actions de capital, actions de jouissance, parts de fondateur, parts civiles), il existe une catégorie de valeurs, à revenu fixe, provenant des emprunts contractés par la Compagnie. Le premier appel au crédit eut lieu en 1867. Pour pourvoir à l'exécution des travaux, la Compagnie avait eu jusqu'alors à sa disposition les 200 millions fournis par les actionnaires, auxquels étaient venues s'ajouter diverses recettes réalisées pendant la période de construction, et notamment

l'indemnité de 84 millions payée par le Vice-Roi, conformément à la sentence impériale du 6 juillet 1864. L'ensemble était insuffisant pour assurer l'entier achèvement du Canal : il fallait encore une centaine de millions. On les demanda au public en ouvrant une souscription publique pour le placement de 333 333 obligations émises à 300 francs, remboursables en cinquante ans à 500 francs et rapportant un intérêt annuel de 25 francs. La souscription n'eut qu'un succès médiocre : au 30 juin 1868, le nombre des obligations émises n'était que de 108 393 : un tiers seulement de l'emprunt avait été couvert. Le Conseil d'administration pensa que le placement des deux autres tiers serait singulièrement facilité s'ils pouvaient être émis sous la forme d'obligations à lots, les valeurs de ce genre étant de la part du public l'objet d'une faveur spéciale. Une requête tendant à obtenir l'autorisation nécessaire fut adressée à l'empereur Napoléon III : elle fut accueillie avec la bienveillance qu'il n'avait cessé de manifester à l'œuvre de M. de Lesseps. En considération « du caractère exceptionnel de l'entreprise et de l'intérêt que la France porte à l'exécution du Canal de Suez », un projet de loi, revêtu de l'approbation du Conseil d'État, fut présenté au Corps législatif le 28 mai 1868 et bientôt sanctionné par un vote de cette Assemblée. Grâce à l'attrait des lots, auxquels il était affecté une somme annuelle de 1 million, répartie à raison de 250 000 francs par trimestre et dont la Compagnie avait étendu le bénéfice aux souscripteurs des premières obligations émises, le solde de l'emprunt fut très rapidement couvert. Les 100 millions que cette émission a fournis à la Compagnie lui imposent une lourde charge : l'intérêt, l'amortissement et les lots exigent une annuité supérieure à 10 pour 100; mais le remboursement devant avoir lieu dans une période de cinquante années, la Compagnie sera entièrement libérée de sa dette à partir du 1er juillet 1918.

Le premier emprunt avait été contracté pour permettre l'achèvement du Canal et payer les derniers travaux. Le Canal ouvert à l'exploitation, il fallut emprunter encore pour équilibrer les recettes et les dépenses. Ainsi que nous l'avons déjà dit, l'exercice 1870 se sol-

dait par un déficit d'une dizaine de millions, et on prévoyait pour l'ensemble des exercices suivants, jusqu'en 1873 inclusivement, un déficit à peu près équivalent. Pour couvrir cette insuffisance, l'Assemblée du 20 juillet 1871 autorisa le Conseil à contracter un nouvel emprunt de 20 millions, et il fut décidé que cet emprunt serait représenté par 200 000 bons dits *Bons trentenaires*, émis à 100 francs, produisant un intérêt de 8 pour 100 et remboursables à 125 francs, de 1872 à 1901. La souscription, ouverte le 11 septembre 1871, fut prolongée jusqu'au 1er février 1872. Elle n'avait absorbé que 120 000 bons sur les 200 000 offerts au public. La situation financière de la Compagnie s'étant améliorée et les perspectives d'avenir apparaissant plus rassurantes qu'on ne les avait envisagées en 1871, l'emprunt fut limité aux 12 millions réalisés. Cette dette, qui est à peu près aussi onéreuse que celle constituée par les obligations 5 pour 100, ne doit plus peser que sur deux exercices ; elle laissera libre, à son expiration, une annuité s'élevant à 1 150 000 francs.

Quelques années plus tard, la Compagnie fut de nouveau dans l'obligation d'emprunter. Ce n'était plus alors pour joindre les deux bouts : toutes les dépenses d'exploitation étaient désormais couvertes par les produits de l'entreprise. Mais il s'agissait de pourvoir aux travaux d'amélioration que la Compagnie s'était engagée à exécuter, par l'accord intervenu le 21 février 1876 avec le Gouvernement anglais, et qui, en assurant aux armateurs un surcroît de sécurité et de rapidité dans le transit, devaient supprimer une cause de conflit avec les puissances maritimes. Aux termes de cette convention, il devait être dépensé 1 million par an pendant trente ans. Les trois premiers millions furent prélevés sur des ressources de diverse nature demeurées disponibles au compte de capital ; pour les 27 millions restant à dépenser, il fut fait appel au public, et l'amélioration survenue dans le crédit de la Compagnie permit de recourir à un mode d'emprunt plus favorable que celui qui lui avait été imposé pour ces précédentes émissions. On adopta le type déjà vulgarisé par les Compagnies de chemins de fer, c'est-à-dire des obli-

gations au capital nominal de 500 francs, et rapportant un intérêt annuel de 15 francs. Le capital de 27 millions fut obtenu par le placement de 73 026 obligations dont le taux moyen d'émission ressortait à 370 francs.

Plus récemment enfin, en 1885, un emprunt de 100 millions a été autorisé par l'Assemblée des actionnaires, pour assurer l'exécution des travaux d'approfondissement et d'élargissement dont le programme avait été tracé par la Commission consultative internationale. Cet emprunt a été réalisé sous la même forme que le précédent; c'est-à-dire en obligations au taux nominal de 500 francs et rapportant un intérêt annuel de 15 francs. L'émission, opérée par fractions successives au fur et à mesure des besoins, a porté jusqu'ici sur 220 000 obligations qui ont fourni 91 100 965 fr. 16 c., et ressortent au taux moyen de 414 francs. Ces obligations sont dites de deuxième série, tandis que les obligations qui correspondent à l'emprunt de 27 millions constituent la première série. Entre ces deux séries, il n'y a de différence que dans le terme de l'amortissement : le remboursement de la première série doit être effectué en cinquante années à partir de 1885; celui de la deuxième série est échelonné sur soixante-quinze années à partir de 1887.

***

Lorsqu'une Société constituée pour une longue période emprunte, en vue d'exécuter des travaux destinés à créer ou à améliorer son instrument d'exploitation, l'usage constant est de répartir sur toute la durée de son existence les charges extraordinaires créées par ces emprunts. Il n'est pas juste, en effet, que la génération des promoteurs d'une entreprise s'impose un sacrifice au profit des générations suivantes, et que celles-ci n'aient pas à prendre part aux dépenses effectuées pour augmenter le capital social et pour favoriser le développement des revenus. Les circonstances ont conduit la Compagnie de Suez à s'écarter de cette règle. Sur les cinq catégories de titres dont elle doit assurer l'intérêt et l'amortissement, une seule, les obligations 3 pour 100 deuxième série, a une durée à peu près

égale à celle de la concession. Toutes les autres ont été émises pour une durée sensiblement plus brève : les obligations 5 pour 100 expirent en 1918, les bons trentenaires en 1901, les bons de coupons consolidés en 1921, enfin les obligations 3 pour 100 première série en 1934. On s'est efforcé, il est vrai, d'atténuer la surcharge qui devait peser sur la première partie de la concession en reportant, dans la mesure du possible, le gros effort de l'amortissement des trois dernières émissions sur les années qui suivent la disparition des emprunts antérieurs. C'est ainsi que le fonds affecté au remboursement des bons de coupons consolidés, qui n'est tout d'abord que de 20000 francs par an, est porté à 4 millions en 1918 et à 8 600 000 francs en 1919, alors que sont définitivement éteintes les obligations 5 pour 100; puis, quand les bons de coupons consolidés viennent eux-mêmes à disparaître, une partie de l'annuité qu'ils laissent disponible se trouve reportée sur l'amortissement des obligations 3 pour 100. Il n'en reste pas moins que l'avenir est très dégagé. Les charges d'intérêt et d'amortissement s'élèvent aujourd'hui à 17 millions et demi. A partir de 1902, l'extinction des bons trentenaires fournit une économie de 1 million : les charges annuelles sont donc réduites à 16 millions et demi, et demeurent aux environs de ce chiffre jusqu'en 1921. En 1922, elles sont ramenées à 10 millions; puis, à partir de 1923, elles s'abaissent encore chaque année par fractions successives variant de 200 000 à 300 000 francs. En 1930, le total n'atteint plus que 7 400 000 francs. On tombe, en 1940, à 4 millions et demi et à 2 millions en 1950. A partir de 1956, la dépense totale est inférieure à 1 million. Enfin, en 1961, c'est-à-dire huit ans avant l'expiration de la durée assignée à la Compagnie, tous ses emprunts sont intégralement amortis.

En constatant que la seconde moitié de la concession sera dans une situation tout à fait privilégiée, on est conduit à se demander s'il ne serait pas possible d'assurer un partage plus égal entre l'avenir et le présent et de donner aux actionnaires le bénéfice immédiat d'une partie des disponibilités dont ils jouiront dans vingt-cinq ans.

La forme sous laquelle cette question se présente naturellement à l'esprit soulève le problème, plusieurs fois agité, de l'unification de la dette de la Compagnie. Par l'unification, si elle était réalisable, non seulement on obtiendrait une meilleure répartition des charges, mais encore on ferait profiter les actionnaires de l'abaissement général du taux de l'intérêt et de l'amélioration particulière du crédit de la Compagnie, qui, discuté et incertain à l'origine, est aujourd'hui de premier ordre. Il faut malheureusement renoncer à cette séduisante perspective. Un arrêt rendu par la Cour de Paris contre la Compagnie de l'Est, le 25 novembre 1895, a fixé une jurisprudence jusqu'alors incertaine ou contradictoire : il a été décidé qu'une dette amortissable, par voie de tirage au sort, ne pouvait être remboursée par anticipation, si cette faculté n'avait pas été expressément réservée, au profit de l'emprunteur. Or, aucune réserve en ce sens n'a été formulée, en ce qui concerne les titres de la Compagnie de Suez, soumis à un amortissement régulier par tirages périodiques. Admettant même que cette jurisprudence vînt un jour à être modifiée, un obstacle, sans doute insurmontable, continuerait de s'opposer à la conversion de la dette et à son unification : cet obstacle réside, d'une part, dans l'existence des lots attachés aux obligations 5 pour 100 ; d'autre part, dans le caractère spécial des bons de coupons consolidés qui, ainsi que je le signalais tout à l'heure, ne constituent pas une dette réelle pour la Compagnie et ne sauraient être remplacés par des obligations.

Au surplus, on peut se résigner à laisser les choses en l'état. Les actionnaires n'ont pas à attendre la réduction des charges d'emprunt pour voir s'élever la rémunération de leur capital. Ils l'obtiendront, j'ai essayé de le prouver, par le développement du trafic. La Compagnie de Suez a, d'ailleurs, ce rare privilège que son trafic peut augmenter, sans que ses dépenses d'exploitation proprement dites suivent une progression correspondante. Tel n'est pas le sort des Compagnies de chemins de fer, en particulier, dont les frais s'élèvent parallèlement à leur trafic et qui sont obligées d'absorber, pour couvrir de nouvelles dépenses, une part importante des plus-values réalisées. Depuis plusieurs années, malgré un notable accroissement



du trafic, les dépenses de la Compagnie de Suez sont restées à peu près stationnaires. On peut constater, par exemple, que les dépenses de l'exercice 1898 (non compris les charges sociales et l'amortissement du matériel) sont égales, à 50 000 francs près, aux dépenses de l'exercice 1893, alors que les recettes du transit sont en augmentation de plus de 16 millions, soit d'environ 20 pour 100. Toutes ces considérations sont bien faites pour justifier le cours élevé des actions, et si on tient compte de ce que l'avenir promet, quant à l'augmentation des bénéfices, on n'a pas lieu de s'étonner qu'elles se capitalisent aujourd'hui au-dessous de 3 pour 100.

* * *

Il n'est pas besoin, d'ailleurs, d'envisager les perspectives futures pour apprécier la grandeur de l'œuvre créée par M. de Lesseps; un coup d'œil sur les résultats acquis la fait clairement apparaître. Le prix de revient du Canal s'élève aujourd'hui à 601 108 999 francs; si l'on ajoute à ce chiffre la valeur de l'outillage, des approvisionnements, des immeubles possédés par la Compagnie, soit 15 933 166 francs, on obtient une dépense totale de 617 042 166 francs. Cette dépense a été couverte pour 200 millions par le capital social, et pour 264 100 827 francs par les emprunts contractés. Le surplus a été fourni par les produits réalisés pendant la période de construction et qui comprennent principalement l'indemnité de 84 millions dont il a déjà été parlé, puis une somme de 30 millions formant le prix de diverses cessions, consenties au Gouvernement égyptien par la Convention du 23 avril 1869. Si, après avoir vu ce que le Canal a coûté, on cherche ce qu'il a rapporté, on constate que la recette brute totale a atteint 1 583 984 116 francs, et que le transit proprement dit figure dans ce chiffre pour 1 514 667 399 francs.

Sur ce produit brut de 1 583 984 116 francs, 526 598 510 francs ont servi à couvrir les dépenses d'exploitation et les charges sociales. Le surplus, soit 1 057 385 606 francs, a été réparti à titre de bénéfices. Les actionnaires ont reçu 854 364 296 francs; le Gouvernement égyptien, ou la Société civile qui lui a été substituée,

105 011 022 francs ; les fondateurs, 70 007 348 francs ; les employés et les administrateurs, 28 002 938 francs.

On peut concevoir aisément quelle est l'importance des services de comptabilité chargés de retracer d'aussi vastes opérations. Leur complexité s'accroît de ce fait que les opérations principales de recette et de dépense (le payement des coupons excepté) s'accomplissent en Égypte, et que c'est à Paris, dans les écritures de l'administration centrale, qu'elles doivent être décrites et centralisées. Au cours d'une mission que j'ai accomplie dans l'Isthme avec mon collègue et ami M. Charles Vergé, maître des requêtes honoraire au Conseil d'État, notre attention s'était particulièrement portée sur l'organisation et le fonctionnement de la comptabilité. En même temps que nous reconnaissions l'ordre minutieux, l'exactitude ponctuelle qui ont toujours régné dans cette branche des services de la Compagnie, il nous avait semblé que le même résultat pourrait être obtenu avec des rouages plus simples et avec un formalisme moins étroit. Peu de temps après, notre nouveau chef des services financiers était envoyé à son tour en Égypte ; il y recueillait les mêmes impressions que celles qu'une étude sommaire avait produites dans nos esprits. Disposant, d'ailleurs, du temps et de l'expérience nécessaires pour ne pas se borner à une vaine critique, il est revenu avec tout un plan de réformes, qui a été immédiatement mis en pratique par le Conseil et dont une épreuve de trois années a permis d'apprécier la réelle efficacité. Les complications inutiles, les centralisations se superposant l'une à l'autre, ont été définitivement proscrites. Il en est déjà résulté, il en résultera plus encore dans l'avenir une économie de temps qui équivaut à une économie d'argent. En outre, — et ce n'est pas le moins heureux parmi les résultats obtenus, — la comptabilité, sans rien perdre de sa précision et des moyens de contrôle dont elle dispose, est devenue plus claire, plus intelligible et plus pénétrable pour tous.

La situation spéciale de la Compagnie, l'éloignement où se trouve son siège administratif, relativement à son centre d'opérations, entourent son service de trésorerie de difficultés analogues à celle que j'ai

signalées, en matière de comptabilité. Les caisses d'Égypte reçoivent naturellement beaucoup plus qu'elles n'ont à payer, et tous les excédents libres doivent être transmis à Paris. Cette transmission implique une très lourde charge : il est des années où il a coûté près de 300 000 francs. On a fait bien des études, on a tenté bien des efforts pour obtenir la réduction de cette dépense : quelques améliorations de détail, quelques économies partielles ont pu seulement être réalisées. Les avantages que la Compagnie a très justement consentis à sa clientèle la placent, quant à son service de trésorerie, dans une situation particulièrement défavorable. Aux termes du règlement de navigation, les droits de transit peuvent être payés, au gré des armateurs, à Paris, à Londres ou en Égypte. Quand le change en Égypte est au-dessus du pair, c'est là que tous les armateurs effectuent leurs versements, et la Compagnie subit les conséquences de cette élévation du change, lorsqu'elle échange des espèces contre des chèques sur Paris, que lui remettent les banques établies en Égypte. Aussitôt, au contraire, que le change tombe au-dessous du pair (et les oscillations du change présentent en Égypte deux périodes nettement tranchées, suivant que ce pays est débiteur de l'Europe ou que, par les exportations de coton, il devient son créancier), les versements d'espèces s'opèrent sans exception à Paris ou à Londres. Pendant que dure cet abaissement du change, la Compagnie est encore obligée de subir une perte pour se faire remettre par les banques d'Égypte, contre des chèques tirés sur Paris, les sommes nécessaires au payement de ses dépenses dans l'Isthme. En toute circonstance, l'aléa du change est à son préjudice. C'est là, je le répète, l'inévitable conséquence du régime libéral dont le bénéfice a été accordé aux clients de la Compagnie ; nul ne saurait songer à y porter atteinte, mais il est bon de le signaler.

*
* *

J'ai dit tout à l'heure que ces clients avaient fourni au Canal de Suez une recette d'un milliard et demi. J'aurais hésité à énoncer un pareil chiffre, et l'économiste que je suis en eût été quelque peu

offusqué, si j'avais considéré qu'il représentait une sorte de taxe levée sur le commerce universel. Mais tel n'est point son caractère, et la preuve en serait fournie si l'on pouvait chiffrer, à côté de la redevance payée par les armateurs, l'économie qu'ils ont réalisée. La question est malheureusement trop complexe, les éléments du problème sont à la fois trop variables et trop divers pour qu'on puisse formuler une évaluation fondée sur des données exactes. On ne peut, du moins, mettre en doute les avantages matériels dont le commerce est redevable à M. de Lesseps, quand on constate l'abréviation qu'il obtient dans les distances à parcourir. J'appelle l'attention sur le tableau suivant qui met en parallèle les distances par Suez

DÉSIGNATION DES PORTS	DISTANCES COMMERCIALES (1) EN MILLES MARINS		DIFFÉRENCE en faveur de la voie de SUEZ	TAUX pour 100 de la différence
	PAR SUEZ	PAR LE CAP		
Kurrachee	6 105	11 248	5 143	45
Bombay	6 307	11 188	4 881	43 5
Colombo	6 757	10 917	4 160	38
Pondichéry	7 323	11 308	3 985	35
Calcutta	8 019	12 004	3 985	33
Akyab	7 975	11 960	3 985	33
Rangoon	7 978	12 043	4 065	33 5
Singapoure	8 292	12 143	3 851	31 5
Saïgon	8 943	12 711	3 768	29 5
Batavia.	8 565	11 675	3 110	26 5
Manille.	9 681	13 239	3 558	26 5
Hong-Kong.	9 678	13 451	3 773	28
Yokohama	11 242	14 834	3 592	24
Vladivostok.	11 335	14 998	3 663	24 5

(1) Les distances commerciales par la voie du Cap ont été calculées en admettant que les bâtiments relâchent (comme ils le feraient nécessairement) à Saint-Vincent et au Cap et que les navires allant au delà de Singapoure prennent la voie la plus courte, qui est la route du Cap au détroit de la Sonde. D'une manière générale, la détermination des distances a été faite par le plus court chemin (c'est-à-dire par l'arc de grand cercle) en faisant passer le grand cercle à distance convenable des terres rencontrées.

et par le Cap entre Londres et les principaux ports de l'Inde et de l'Extrême-Orient.

Ainsi pour les relations avec l'Inde, qui fournissent environ la moitié du trafic passant par le Canal, les distances à parcourir ont



subi une réduction variant de 45 pour 100 (Kurrachee) à 31,5 pour 100 (Singapoure). La différence est de 43,5 pour 100 pour Bombay, c'est-à-dire pour le port avec lequel les relations sont le plus actives. Le taux de la différence s'atténue nécessairement à mesure qu'on s'avance dans l'Extrême-Orient ; il est encore en moyenne de 26 pour 100 pour les quatre ports les plus éloignés que comprend le tableau inclus, Manille, Hong-Kong, Yokohama et Vladivostok. L'abréviation des distances ne se traduit pas seulement par une diminution de dépenses de navigation pour un voyage déterminé ; elle a aussi pour résultat, en permettant à chaque navire d'accomplir annuellement un plus grand nombre de voyages, de rendre plus productif le capital de plus en plus considérable que représentent les cargo-boats et les paquebots d'aujourd'hui. Ce double profit, dont les chiffres qu'on vient de lire témoignent l'importance, n'est sans doute absorbé que pour une légère fraction par les taxes payées à la Compagnie, et on est en droit de considérer que le commerce maritime n'a pas été moins favorisé que les bénéficiaires directs des revenus du Canal.

L'État français lui-même, s'il a négligé l'occasion de s'associer à l'entreprise, en n'achetant pas les actions que le Vice-Roi d'Égypte lui avait tout d'abord proposées, il n'en a pas moins recueilli une part appréciable des profits fournis par le Canal. Au 31 décembre dernier, la Compagnie lui avait versé, pour les seuls impôts dont sont grevés ses titres, une somme totale de 57 millions.



MÉDAILLE DE LA COMPAGNIE DE SUEZ.



MÉDAILLE DE LA SOCIÉTÉ POUR L'AVANCEMENT DES SCIENCES.

CHAPITRE XVI

L'AVENIR COMMERCIAL

Eléments du trafic actuel du Canal de Suez. — Causes d'augmentation du mouvement maritime — Transit du Canal de 1870 à 1898. — Mouvement des passagers dans le Canal de 1870 à 1898. — Les progrès réalisés dans les constructions maritimes et le perfectionnement des machines. — La navigation postale et les cargo-boats. — Le mouvement commercial de l'Inde en Europe — Les navires de guerre et les affrétés. — Entrée en scène de la Chine. — La guerre du Japon et les concessions territoriales nouvelles consenties à la Russie, à l'Allemagne, à l'Angleterre et à la France. — Les concessions de chemins de fer. — Le réseau du nord, le réseau central et le réseau méridional. — Les missions Bonin, Brenier et Madrolle. — Le réseau indochinois relié au transchinois. — Le projet anglais de Birmanie à Shang-Haï. — L'ouverture de nouveaux ports au commerce européen. — L'ouverture des rivières navigables et la future suppression des douanes intérieures. — Perspectives sur la Chine. — Le rapport Brenier. — Les Belges et la Chine. — Le Japon, le Siam, les Indes Néerlandaises, l'Australie et le golfe Persique. — Madagascar, Djibouti et leurs chemins de fer. — La principale clientèle du Canal de Suez. — Le mouvement maritime du Canal de 1894 à 1898. — Prévisions pour 1903. — L'empereur d'Allemagne et l'avenir maritime de l'Allemagne. — La Russie et le Canal de Suez. — La France et sa marine marchande.

Afin de pouvoir envisager les perspectives de l'avenir commercial du Canal, il faut d'abord jeter un coup d'œil sur les éléments qui composent le trafic actuel et sur les principales causes qui ont porté le mouvement maritime à 9 895 000 tonneaux nets, après trente années d'exploitation.

Sur un tableau, j'indique ci-contre la progression du tonnage et du nombre des passagers de 1870 à 1899 inclusivement. On verra que la progression est constante de 1870 à 1883; que le mouvement



reste stationnaire de 1883 à 1890 et qu'une forte poussée se produit en 1891, puisque le transit dépasse 8 600 000 tonnes. Ce chiffre ne se maintient pas pendant les six exercices suivants, mais il

Progression du Tonnage et du nombre des passagers de 1870 à 1899.

ANNÉES	TONNAGE TAXÉ	NOMBRE DES PASSAGERS
	Tonnes	
1870	436 607	26 758
1871	761 467	48 422
1872	1 439 169	67 640
1873	2 085 072	68 030
1874	1 915 570	73 597
1875	2 009 984	84 446
1876	2 096 772	71 843
1877	2 355 448	72 822
1878	2 269 678	99 209
1879	2 263 332	84 512
1880	3 057 422	101 551
1881	4 136 780	90 524
1882	5 074 809	131 068
1883	5 775 862	119 177
1884	5 871 501	151 916
1885	6 335 753	205 951
1886	5 767 656	171 411
1887	5 903 024	182 997
1888	6 640 834	183 895
1889	6 783 187	180 594
1890	6 890 094	161 353
1891	8 698 777	194 467
1892	7 712 029	189 809
1893	7 659 060	186 495
1894	8 039 175	165 980
1895	8 448 383	216 938
1896	8 560 284	308 243
1897	7 899 374	191 215
1898	9 238 603	219 554
1899	9 895 630	221 332
TOTAUX	156 021 338	4 271 749

est atteint de nouveau et même dépassé en 1898 et surtout en 1899, où il arrive à 9 895 000 tonnes.

Les progrès réalisés dans les constructions maritimes et la substitution des machines à triple expansion au système compound ont grandement contribué à établir la suprématie de la vapeur sur la voile et à faire préférer, par conséquent, la route du Canal à celle du Cap.

J'ai déjà fait allusion, à ce sujet, à un très savant mémoire de sir William White, constructeur en chef de l'amirauté anglaise et président de la section de science mécanique de la British association. Sir William White, examinant les progrès de la navigation à vapeur, constate qu'ils ont été marqués par les caractéristiques suivantes :

1° Augmentation des dimensions et accroissement de force pour les machines, à mesure que les vitesses augmentent;

2° Perfectionnement des machines marines à mesure que la pression de régime augmente; économie de combustible et diminution du poids de l'appareil propulseur proportionnellement à la puissance développée;

3° Amélioration dans les matériaux employés pour la construction navale, meilleurs arrangements pour la structure; coques relativement plus légères et capacité de portée plus grande;

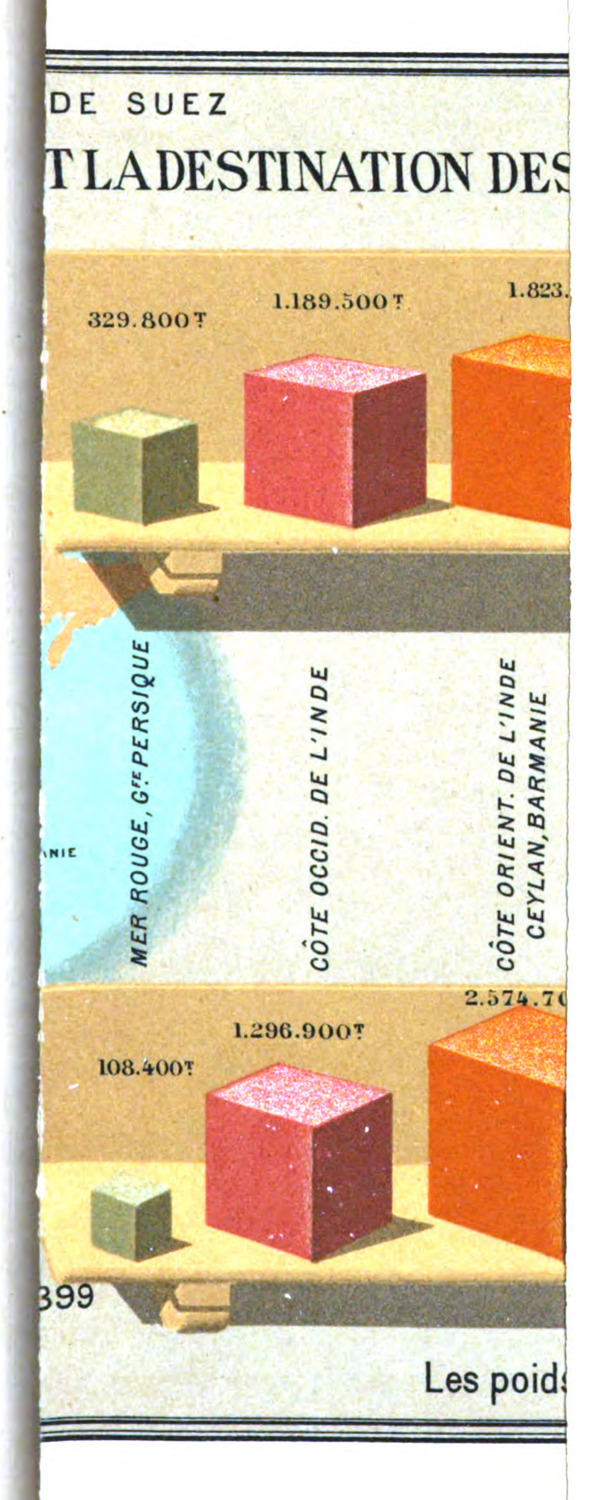
4° Perfectionnement dans les formes, d'où moindre résistance et économie proportionnelle dans la puissance à développer.

La navigation postale, cette aristocratie de la marine commerciale, qui assure des communications rapides et régulières entre l'Orient et l'Extrême-Orient et les divers pays d'Europe, et que tous les gouvernements subventionnent largement, a passé de 1 611 000 tonneaux en 1890 à 2 195 000 tonneaux en 1898, soit une augmentation de 26,6 pour 100 et 2 283 000 en 1899. Cette catégorie de clients constituent l'élément le plus stable de notre trafic et ne participe pas aux fluctuations et aux surprises que nous réservent les cargo-boats, qui représentent cependant le principal aliment de nos recettes et 70 pour 100 du transit total. Les « *tramp* » steamers, comme les appellent les Anglais, toujours à la recherche du fret, là où il se présente, ne fréquentent en masse le Canal qu'au cas où les besoins du commerce sont supérieurs à la capacité des flottes postales ou régulières.

Jusqu'à présent, la marchandise qui a fourni le plus d'activité a été le blé de l'Inde, dans les années surtout où les récoltes ont été déficitaires, soit en Europe, soit dans les deux grands pays exportateurs, les États-Unis et la République Argentine. Comme le blé se récolte en Europe en juillet-août, il devient difficile d'assurer la consommation pendant les derniers mois de la campagne, surtout lorsque les États-Unis ne sont pas en mesure de combler le déficit. La récolte dans l'Inde commençant en février, et le nouveau blé arrivant fin mars dans les ports d'embarquement, des navires sont affrétés en Europe et transitent sur lest pour aller chercher le blé et le rapporter promptement. Dans ce cas le Canal bénéficie d'un double mouvement; mais, en temps normal, la navigation sur lest est la portion la plus aléatoire du trafic.

On a également tendance à exagérer dans le public le rôle joué par le transit des navires de guerre et les affrétés, au point de vue des résultats généraux de l'entreprise. En 1896, où ce trafic a atteint le chiffre le plus élevé (407 000 tonneaux), il n'a représenté que 4,7 pour 100 du transit total. Si l'on dressait un tableau indiquant le mouvement maritime décomposé par catégories, de 1889 à 1899, on verrait que les années où le mouvement des navires de guerre et des affrétés s'accentue coïncident avec des expéditions militaires : 1895, expédition de Madagascar et d'Abyssinie; 1896, expédition d'Abyssinie et retour de Madagascar. En 1897, le mouvement diminue; mais il reprend en 1898 par suite du passage, dans les deux sens, de la flotte de l'amiral Camara, pendant la guerre hispano-américaine. Le même fait se reproduit en 1899 et en 1900 par suite de l'action des nations européennes en Chine.

Je crois qu'au point de vue du mouvement normal résultant des relèves de troupes et des envois de matériel, les nouvelles acquisitions territoriales de l'Europe et de l'Amérique en Extrême-Orient, le développement des colonies italiennes, de nos colonies indo-chinoises, de la côte des Somalis et de Madagascar, auront pour conséquence d'augmenter graduellement l'importance de la navigation militaire. Mais, je le répète, ce n'est point là une des bases de notre activité;



DE SUEZ
T LA DESTINATION DES
329.800 T
1.189.500 T
1.823.
MER ROUGE, G^FE PERSIQUE
CÔTE OCCID. DE L'INDE
CÔTE ORIENT. DE L'INDE
CEYLAN, BARMANIE
108.400 T
1.296.900 T
2.574.7
399
Les poids

les trois principales sont : la navigation postale, les lignes régulières et les cargo-boats.

* * *

Répartition du trafic commercial en 1899. — Si les nations du vieux monde, c'est-à-dire l'Europe, l'Afrique et l'Asie, ont été les premières à profiter du Canal de Suez, pour l'échange de leurs marchandises, celle du Nouveau Monde, c'est-à-dire l'Australie, les îles Océaniennes et l'Amérique elle-même, n'ont pas tardé à employer à leur tour le Canal, pour le transport de leurs produits. Il est donc intéressant de se rendre compte comment se répartit annuellement, par régions de provenance et de destination, le trafic commercial du Canal.

Le poids total des produits transportés sur les navires qui ont transité en 1899 s'est élevé, d'après les déclarations des capitaines de ces navires, à 13 628 000 tonnes. La répartition de ces produits par régions de provenance et de destination est la suivante :

Régions considérées.	Exportations.	Importations.
États-Unis	316 000 T.	736 600 T
Allemagne	494 100	871 700
Norvège. — Suède. — Danemark. — Pays-Bas. — Belgique	554 700	772 400
Grande-Bretagne	3 935 300	2 501 800
France	282 800	1 075 600
Portugal. — Espagne. — Autriche. — Italie	215 200	449 500
Russie. — Grèce. — Empire Ottoman. — Égypte	699 900	722 400
Totaux	6 498 000	7 130 000
Mer Rouge et Golfe Persique	108 400	329 800
Côte occidentale de l'Inde	1 296 900	1 189 500
Côte orientale de l'Inde. — Ceylan. — Birmanie	2 574 700	1 823 600
Indes néerlandaises. — Siam. — Iles Philippines	1 110 300	737 900
Chine. — Indo-Chine française. — Japon	1 250 500	1 748 900
Australie. — Iles Océaniennes	629 500	390 300
Afrique orientale. Madagascar	159 700	278 000
Totaux	7 130 000	6 498 000

Je donne ci-joint un tableau sur lequel les poids des marchandises transportées de ou pour chaque région ont été figurés par des cubes de dimensions proportionnelles aux tonnes de marchandises. Les deux

cubes (importations et exportations) d'une même région sont teintés de la même couleur.

Au centre du tableau, un planisphère indique par les mêmes teintes les régions auxquelles se rapportent les transports considérés.

Répartition par armateurs du tonnage taxé en 1899. — Le tonnage en poids des marchandises qui circulent chaque année par le Canal maritime est de beaucoup plus considérable que le tonnage de jauge qui sert de base à la perception de la taxe du transit.

C'est la conséquence des décisions de la Conférence de Constantinople sur laquelle je me suis longuement étendu dans le chapitre X. C'est ainsi qu'en 1899, le tonnage des marchandises s'est élevé, comme on vient de le voir, à 13 628 000 tonnes, tandis que le tonnage de taxation des navires transiteurs n'a atteint que 9 895 000 tonnes.

Il y a eu 3 607 traversées du Canal effectuées par 1 234 navires seulement, car la plupart des navires ont transité plusieurs fois chacun dans l'année. Ces 1 234 navires appartiennent à 308 armateurs différents et voici comment le tonnage se répartit entre eux :

TONNAGE TOTAL TAXÉ : 9 895 000 TONNES.

Armateurs.	Pavillons.	Tonnage.
Peninsular and Oriental Co.	Anglais	739 000
Messageries Maritimes	Français	439 000
Holt Alfred. — Ocean Stp	Anglais	363 000
Cayzer, Irvine and Co. — Clan Line	Anglais	361 000
Norddeutscher Lloyd	Allemand	345 000
Hansa Df. Gest	Allemand	332 000
British India Co	Anglais	319 000
Harrison Thos	Anglais	292 000
Smith G. and sons. — City Line	Anglais	265 000
Lloyd Austriaco	Autrichien	225 000
Henderson Brs. — Anchor Line	Anglais	223 000
Samuel M. and Co. — Shell Line	Anglais	218 000
Nippon Yusen Kaisha	Japonais	214 000
Orient Sm. Nn. Co	Anglais	193 000
Nederland Stm. Mij	Néerlandais	186 000
Alexander R. and Co. — Hall Line	Anglais	184 000
Flotte volontaire	Russe	169 000
Hamburg-Amerika Line	Allemand	151 000
Bibby Brs and Co	Anglais	143 000
Rotterdamsche Lloyd	Néerlandais	137 000

Armateurs.	Pavillons.	Tonnage.
Navigazione Generale	Italien	122 000
Trasatlantica Cia	Espagnol	113 000
Henderson and Co	Anglais	110 000
Ost-Afrika Linie	Allemand	110 000
China Mutual Co	Anglais	108 000
Wood James M	Anglais	100 000
Wilson T. and Co	Anglais	89 000
Australische Df. Gest	Allemand	83 000
Bucknall Brs	Anglais	80 000
Rickinson and Co	Anglais	79 000
Thomson. — Bedouin Line	Anglais	77 000
Bates and sons	Anglais	75 000
Nationale Cie	Français	75 000
Strick. — Anglo Persian Co	Anglais	72 000
Mac Gregor and Co	Anglais	71 000
Lockie John	Anglais	71 000
Ropner and Co	Anglais	68 000
Brocklebank T. and J	Anglais	66 000
Cuthbert J	Anglais	64 000
Cie Havraise Péninsulaire	Français	61 000
Thomson. — Ben Line	Anglais	60 000
Royden T. B.	Anglais	60 000
Wilhelmsen W	Norvégien	53 000
Ostasiastiske Akt. Kompi	Danois	52 000
Autres armatrs		2 478 000

Ce tableau mentionne tous les armateurs, au nombre de 44, qui ont contribué, pour au moins 50 000 tonnes chacun, au tonnage de transit en 1899 et sont par conséquent les principaux clients du Canal.

Ces 44 armateurs ont fourni les trois quarts du trafic, exactement 7 417 000 tonnes nettes. Le quatrième quart restant a été donné par les 264 autres (1).

Il ne me reste plus qu'à indiquer quelle est la part que prend chaque pavillon dans le mouvement du Canal et enfin à décomposer ce mouvement par catégories, c'est-à-dire en navires de commerce (cargo-boats); navires postaux, navires de guerre, navires affrétés par les divers gouvernements et navires sur lest. — On trouvera ces renseignements sur les deux tableaux suivants :

(1) V. aux Annexes le texte du règlement de navigation dans le Canal maritime de Suez. — Annexe n° 19.



Relevé annuel par pavillons du tonnage net de 1870 à 1899.

(*Les unités expriment des milliers de tonnes.*)

ANNÉES	ALLEMANDS	ANGLAIS	AUSTRO-HONGROIS	FRANÇAIS	ITALIENS	NÉERLANDAIS	DIVERS	ENSEMBLE
1870	»	289,2	19,4	84,7	5,8	0,3	37,2	436,6
1871	2,1	546,5	38,7	89,1	27,4	6,7	51,0	761,5
1872	10,0	854,0	47,0	124,6	40,5	23,3	61,3	1 160,7
1873	23,4	983,9	59,7	145,5	38,8	47,4	69,1	1 367,8
1874	27,7	1 200,2	58,1	150,6	44,7	74,7	75,7	1 631,7
1875	32,2	1 476,8	65,2	161,1	58,0	96,9	119,8	2 010,0
1876	28,0	1 576,7	54,7	168,9	60,4	102,3	105,8	2 096,8
1877	40,0	1 839,3	51,8	165,5	64,8	112,3	81,7	2 355,4
1878	21,0	1 808,7	44,0	172,0	50,0	105,3	68,7	2 269,7
1879	14,9	1 752,4	49,5	181,7	67,9	116,0	80,9	2 263,3
1880	37,8	2 432,9	73,3	185,4	74,2	125,7	128,1	3 057,4
1881	42,7	3 429,8	81,8	198,9	81,0	138,8	163,8	4 136,8
1882	127,3	4 126,3	88,1	285,9	108,3	187,9	151,0	5 074,8
1883	156,7	4 406,0	98,7	557,1	132,0	229,3	196,1	5 775,9
1884	168,9	4 466,9	106,4	567,9	114,2	264,2	183,0	5 871,5
1885	198,8	4 864,0	120,1	573,6	159,5	252,1	167,7	6 335,8
1886	210,8	4 436,7	137,3	476,2	124,6	229,8	152,3	5 767,7
1887	219,8	4 516,8	141,4	384,1	252,4	221,6	166,9	5 903,0
1888	237,5	5 223,2	122,7	387,3	267,7	217,9	184,5	6 640,8
1889	289,3	5 352,9	116,6	361,8	187,1	262,5	213,0	6 783,2
1890	490,6	5 331,1	118,0	365,9	143,7	248,5	192,3	6 890,1
1891	596,2	6 839,7	112,2	405,1	179,7	268,9	297,0	8 698,8
1892	553,9	5 826,9	124,7	416,0	128,0	319,6	342,9	7 712,0
1893	555,8	5 752,9	166,8	461,2	119,8	327,5	275,1	7 659,1
1894	626,4	5 996,8	188,0	467,4	119,1	356,5	285,0	8 039,2
1895	693,6	6 062,6	166,4	672,9	146,2	365,8	340,9	8 448,4
1896	806,3	5 817,8	158,3	532,3	392,7	380,4	472,5	8 560,3
1897	858,7	5 319,1	184,0	519,6	129,5	382,2	506,3	7 899,4
1898	969,6	6 297,7	213,0	571,5	137,3	381,9	667,6	9 238,6
1899	1 070,8	6 586,3	266,4	598,8	132,8	418,9	821,6	9 895,6

Mouvement maritime décomposé par catégories

Années 1889 *à* 1899

ANNÉES	NAVIRES de COMMERCE	NAVIRES POSTAUX	NAVIRES de GUERRE	NAVIRES AFFRÉTÉS par les GOUVERNEMENTS	NAVIRES SUR LEST	TOTAUX
	Tonnage net	Tonnage net	Tonnage net	Tonnage net	Tonnage net	Tonnage net
1889	4 901 465	1 600 283	157 234	114 091	10 114	6 783 187
1890	5 049 766	1 611 306	151 606	66 292	11 124	6 890 094
1891	6 179 356	1 862 903	165 349	53 963	437 206	8 698 777
1892	5 440 513	1 784 889	156 377	72 355	257 894	7 712 028
1893	5 649 697	1 785 237	136 130	60 780	27 224	7 659 068
1894	5 852 190	1 866 384	144 154	82 202	94 245	8 039 175
1895	6 104 990	1 952 588	128 081	222 288	40 436	8 448 383
1896	5 810 942	2 120 343	71 359	335 705	221 934	8 560 283
1897	5 412 408	2 200 965	86 651	129 843	69 506	7 899 373
1898	6 530 710	2 195 523	112 138	198 479	201 753	9 238 603
1899	7 220 871	2 283 578	146 503	105 250	139 428	9 895 630

Si nous envisageons l'avenir du Canal de Suez, deux faits, ou plutôt deux ensembles de faits, nous inspirent confiance et nous font espérer, pour la période dans laquelle entre la Compagnie, une augmentation de trafic et de recettes égale, sinon supérieure, à celle que nous venons de constater. Le premier de ces faits est le développement économique général des régions qui font partie de la sphère d'action du Canal de Suez. Le second est l'effort simultané de toutes les puissances civilisées du globe, pour renforcer leur marine marchande et développer leur commerce maritime.

La mise en valeur de l'Asie, depuis Suez jusqu'au Kamtchatka, se manifeste ou s'annonce par la construction de milliers de kilomètres de voies ferrées, aussi bien dans les pays que l'Europe a colonisés, que dans ceux dont elle a, malgré leur résistance, pris en main l'exploitation. Parmi ces chemins de fer construits, commencés ou projetés, quelques-uns paraissent devoir être plutôt des concurrents que des auxiliaires du Canal de Suez. Mais, le résultat général de tout cet ensemble de travaux publics devant être, selon nous, d'augmen-

ter dans des proportions considérables la production des contrées d'Extrême-Orient, le transit du Canal de Suez bénéficiera de cette augmentation, alors même que des entreprises de transports par terre y trouveraient aussi leur rémunération.

Il ressort du tableau sur la répartition du trafic commercial, que l'Inde (y compris Ceylan et la Birmanie) absorbe 50 pour 100 environ du mouvement maritime total du Canal. Cette situation prépondérante s'explique par la position géographique de l'Inde, que le percement de l'Isthme a particulièrement avantagée ; par la densité de sa population, qui dépasse 250 millions d'habitants ; par ses progrès agricoles et industriels et par l'importance de ses échanges avec l'Angleterre et l'Europe.

Les facilités de communication de toute nature sont la grande cause du développement économique d'un pays ; — ce n'est plus une vérité à prouver, et nous l'oublions cependant quelque peu en France, surtout en matière coloniale. — Les Anglais ont établi dans leur vaste empire indien plus de 35 000 kilomètres de voies ferrées (chiffre de 1898) ; ces chemins de fer ont transporté 151 599 000 voyageurs et 35 626 000 tonnes de marchandises ; ils multiplient les lignes télégraphiques et les bureaux de poste ; ils n'épargnent aucun des travaux nécessaires pour parer aux inconvénients que présente, dans certaines régions, l'inégalité des pluies, à l'époque de la germination des céréales. Il n'est donc pas étonnant que le mouvement des marchandises effectué entre l'Inde et l'Europe par le Canal, en 1899, se soit élevé à 6 885 000 tonneaux nets, c'est-à-dire à 50,6 pour 100, par rapport au mouvement total. A part les années de crise, d'épidémie grave, ou de mauvaises récoltes, comme en 1896-1897, cette quote-part s'est maintenue à 52,53 pour 100.

Mais, un fait considérable pour l'avenir du Canal s'est produit en 1898 et 1899 : bien que le mouvement de l'Inde ait augmenté très sensiblement, il est cependant inférieur à l'augmentation générale du Canal, puisque la proportion est réduite à 50 pour 100. La raison en est que d'autres pays ont également réalisé de rapides progrès et sont entrés sérieusement en ligne.

L'exploitation de leurs propres colonies ne suffisant pas à l'activité des puissances civilisées, celles-ci ont pour ainsi dire imposé à la Chine l'application des procédés et des méthodes modernes. Estimant avec raison que l'absence de voies de communication rapide était le principal obstacle à l'exploitation des ressources que renferme cet immense empire, elles se sont proposé pour but d'y pénétrer, d'en rapprocher pour ainsi dire les différentes parties et de relier l'intérieur avec la côte au moyen des chemins de fer. Joignant à ce dessein des arrière-pensées politiques, la rivalité s'en mêlant, elles ont arraché au Gouvernement chinois la concession d'innombrables projets de voies ferrées, ainsi que de ports et de rades où elles ont établi des ports francs.

Chaque puissance a voulu se faire investir de la mission et du privilège de mettre en valeur une région de l'Empire, celle où il lui importait le plus de ménager son influence politique, parce qu'elle pourrait, le cas échéant, former son lot.

Les épisodes de cette lutte économique, qui faillit plus d'une fois dégénérer en conflit politique, sont encore présents à la mémoire de tous : mais je voudrais en examiner les résultats, en me plaçant au point de vue des progrès qui vont en résulter dans le commerce des puissances maritimes avec la Chine, et de la répercussion qu'ils auront sur l'avenir du Canal de Suez.

Les régions qui, après l'Inde, nous fournissent la plus grosse part de trafic, sont l'Indo-Chine française, la Chine et le Japon. Le mouvement aller retour, en 1894, était de 1 347 000 tonneaux nets, et il s'est élevé en 1898 à 1 851 300 tonneaux nets, soit une augmentation de 504 000 tonneaux en cinq ans, et la proportion a passé de 17 à 20 pour 100 par rapport au trafic total. Je crois que ce mouvement est appelé à s'accentuer. Il ne faut pas oublier que si les Indes anglaises comptent 250 millions d'habitants, la Chine proprement dite et la Mandchourie — en laissant de côté les déserts de la Mongolie et les plateaux stériles du Thibet — présentent une population à peu près égale à celle de toute l'Europe, soit 350 à 360 millions d'habitants.

Bien que les anciens ports chinois ouverts au commerce international fassent déjà un commerce important, — puisque le seul port de Chang-Haï a exporté, en 1897, plus de 70 000 balles de soie grège, on peut dire que la Chine, jusqu'à ces derniers temps, avait à peine été effleurée par la civilisation européenne. Celle-ci ne dépassait guère, jusqu'en 1896, quelques points déterminés de la côte chinoise. A cette époque, la guerre malheureuse soutenue par le Céleste Empire contre le Japon, et l'intervention pacifique de l'Europe, qui avança l'argent nécessaire pour payer l'indemnité exigée des vainqueurs, modifièrent sensiblement le vieil état de choses.

Dans l'âpre lutte que les puissances européennes soutiennent pour assurer de nouveaux débouchés à leurs industries, elles se sont tournées vers l'Empire chinois, après le partage de l'Afrique.

Deux ans après la victoire du Japon, l'Allemagne s'installait dans la baie de Kiao-Tcheou, sous le couvert d'une prise à bail. Kiao-Tcheou, sur la côte méridionale de la presqu'île du Chan-Toung, a été déclaré port franc. C'est une excellente station maritime, qui commande une province de 20 à 25 millions d'habitants et se trouve suffisamment près du golfe du Pe-Tchi-Li pour permettre à ses possesseurs de se faire entendre éventuellement à Pékin.

Imitant les Allemands, la Russie a obtenu de la Chine un de ses arsenaux, Port-Arthur, au nord du golfe du Pe-Tchi-Li, et la baie de Ta-Lien-Ouan, à l'est de la presqu'île de Liao-Tung. Ta-Lien-Ouan est un port franc.

La Russie, en manifestant l'intention de faire aboutir son chemin de fer transsibérien à Port-Arthur, qui commande le golfe du Pe-Tchi-Li, a demandé et obtenu d'abord le libre passage à travers la Mandchourie. Au nord, elle tenait déjà les routes de la Mongolie. Par ses expéditions politiques et commerciales incessantes entre la Sibérie et Pékin, elle a pris possession de plus en plus de la Mandchourie. La Russie possède donc au nord la plus grande partie de la frontière chinoise, et elle est entrée sans coup férir dans une province peuplée par 20 millions d'habitants.

L'Angleterre, tout en protestant qu'elle ne souffrirait à aucun prix qu'on attentât à l'intégrité de l'Empire chinois, s'est emparée de la forte position navale de Wei-Hai-Wei, munie d'un superbe port, d'où elle peut surveiller à la fois la Russie à Port-Arthur, l'Allemagne à Kiao-Tcheou et la Chine à Pékin. En même temps, sous prétexte de compléter les défenses de l'île de Hong-Kong, elle s'est fait octroyer un territoire de 200 milles carrés, sur la terre ferme, en arrière de Kao-Loun, en face du port de Victoria.

Parmi les projets de chemins de fer à l'étude, il en est un qui partirait de ce point dans la direction de Canton (1). Plusieurs projets sont, depuis longtemps, en cours d'exécution. Celui du Transsibérien, avec des ramifications chinoises, est très avancé. C'est ce qu'on appelle le réseau mandchourien. Il aboutira à Pékin et à Niou-Chouang, mettant ce dernier port au fond du golfe du Pe-Tchi-Li en communication avec Vladivostok. Déjà Niou-Chouang est relié à Pékin par une autre voie ferrée. En dehors du réseau russe, une autre voie ferrée, concédée à une société franco-belge, est en cours d'exécution de Pékin à Han-Kou ; et une autre ligne, concédée à l'Angleterre et à l'Allemagne, sera exécutée de Ouen-Chou, dans le Chi-Kiang, jusqu'à Tien-Tsin.

La France, qui possède, comme la Russie au nord, l'avantage considérable d'avoir une colonie limitrophe, a été autorisée à prolonger ses chemins de fer dans le Yun-Nan, d'une part au moyen d'un itinéraire partant de Laokay pour aboutir à Yun-Nan-Fou ; et, d'autre part, dans le Kouang-Si, au moyen d'un itinéraire allant de Dong-Dang, sur la frontière du Tonkin, à Lang-Tcheou.

Quant au réseau central, il est également prévu. Il s'agit de relier Han-Kou à Canton. C'est une mission française (mission Bonin) qui en a déterminé le tracé en 1897-1898, et c'est une société franco-belge qui doit l'exécuter, comme le tracé de Pékin à Han-Kou.

Ce réseau central, rattaché à un moment donné à notre réseau indo-chinois, coupera en deux perpendiculairement une autre ligne,

(1) Chambre de commerce de Lyon. — *La Mission lyonnaise d'exploration commerciale en Chine.* 1895-1897. Lyon, A. Roy et Cie, imprimeurs-éditeurs. 1898.

de conception anglaise, qui partira de Chang-Haï et rejoindra le réseau de Birmanie.

Dès 1860, l'Angleterre a étudié le moyen de relier Rangoon à Chang-Haï par une route de l'Iraouaddy au Yang-Tsé. Ses chambres de commerce ont envoyé, dans ce but, plusieurs missions en Chine, de 1867 à 1881, qui sont allées à Tali-Fou, Batang et Han-Kou.

La France, de son côté, ne négligeait pas ses intérêts dans la Chine méridionale voisine de ses possessions. En 1895, M. Bonin visitait le Yun-Nan et le Se-Tchouen, rectifiait le cours du Yang-Tsé et révélait Li-Kiang, principal centre de commerce entre le Thibet et le Yun-Nan, où aucun Européen n'était encore allé.

De 1895 à 1897, une mission commerciale organisée par les chambres de commerce de Lyon, Marseille, Bordeaux, Lille, Roubaix et Roanne, — et à laquelle on a donné le nom peut-être trop exclusif de mission lyonnaise, — visitait, sous la direction de M. Brenier, le Koueï-Tcheou et la grande ville de Pitsie, le Yun-Nan et sa capitale Yun-Nan-Fou. Une fraction de la même mission allait aussi à Han-Kou et traversait le Hounan jusqu'à Canton. Une autre partait de cette dernière ville, remontait la vallée du Si-Kiang et gagnait Yun-Nan-Fou en passant par Montzé. Le rapport de cette mission, publié en 1898 par la chambre de commerce de Lyon, constitue le document le plus complet et le plus utile qu'il soit possible de consulter. Il n'a cependant pas fait grand bruit en France, et il ne serait pas surprenant qu'il profitât plus encore aux étrangers qu'à nous-mêmes. Je sais qu'il a été déjà traduit en plusieurs langues, qu'on en a fait des résumés dans plusieurs pays, et j'en ai un sous les yeux qui émane d'un avocat à la cour d'appel de Louvain, Me Dupont. Ce publiciste se montre justement fier du rôle joué par ses compatriotes aux hauts-fourneaux d'Hangang, et il annonce qu'une mission belge est partie le 26 février 1899 pour la Chine « *afin de s'assurer une place à la table si disputée du Fils du Ciel* ». Les Belges donnent du reste assez de preuves de leur génie industriel et colonial pour prétendre à la part qui leur revient dans l'ouverture de la Chine au progrès moderne. Ce courageux et labo-

rieux petit peuple ambitionne même de créer une flotte de commerce et de s'élever à la hauteur d'une nation maritime. Je fais les vœux les plus sincères pour que son projet se réalise et que nous puissions le compter bientôt au nombre de nos clients.

Après la mission dirigée par M. Brenier, M. de Marolle a entrepris un voyage à travers le Yun-Nan ; et toutes ces missions ont été comme autant d'enquêtes opportunes, à la suite de nos conventions de 1895 avec la Chine.

Au mois de décembre 1897, M. Doumer, gouverneur général de l'Indo-Chine, présentait au Conseil privé de la colonie un programme de voies ferrées ayant pour base une ligne centrale partant de Laokay, et allant par Pnom-Penh, Hanoï, Hué, Qui-Nhon et Phan-Tiet jusqu'à Saïgon. Sur cette ligne devaient se greffer les lignes d'Hanoï à Haïphong, de Tourane-Hué-Savanakek, qui aboutit au grand bief du Mékong, de Than-Rang à Kon-Thoum, à mi-chemin d'Attopen.

Ce programme, qui sera sans doute exécuté un jour, ne fut pourtant pas celui auquel on s'arrêta. Celui que M. Doumer présenta aux Chambres et qui fut approuvé en Conseil des ministres au mois de novembre 1898, comportait la construction des lignes d'Haïphong à Hanoï et à Laokay ; d'Hanoï à Nam-Dinh et à Vinh ; de Tourane à Hué et à Quang-Tri ; de Saïgon à Khanh-Hoa et à Lang-Bian ; de Mytho à Cantho. Ces lignes ne représentaient plus que 1 660 kilomètres, au lieu des 4 000 du premier programme.

Or, le 10 avril 1898, la Chine nous accordait le droit de construire un chemin de fer de la frontière du Tonkin à Yun-Nan-Fou, et un autre de Dong-Dang à Lang-Tcheou, dans le Kouang-Si. Le réseau français s'est trouvé ainsi considérablement augmenté.

L'Angleterre, de son côté, après avoir abandonné un premier itinéraire partant de Mandalay, poussé jusqu'à Myitkhyna, sur le haut Iraouaddy, et devenu impossible à continuer tant les difficultés étaient grandes, a entrepris une autre ligne partant de Mandalay dans la direction du Yang-Tse, par Tibo (ancienne capitale de la Birmanie), Kun-Long, Yun-Tcheou et Tali-Fou. Mais on redoute

de telles difficultés lorsqu'il s'agira de franchir le massif occidental du bassin du Mékong, que cette ligne pourrait bien n'être pas poussée jusqu'au bout.

Dans ce cas, l'Angleterre espère trouver compensation dans une ligne de Bhanso à Shang-Haï, par Batang, Sui-Fou, Tchun-King et Han-Kou, précisément à la traverse de notre réseau ; et la presse anglaise a déjà qualifié Sui-Fou de futur Fachoda de l'Extrême-Orient.

Pour en revenir aux dernières conventions souscrites avec la Chine, avant les événements qui se déroulent actuellement, ajoutons qu'en plus des voies ferrées à construire et qui doivent mettre notre Indo-Chine en relation étroite avec toute la Chine, la France a obtenu à bail la baie de Ouang-Tcheou-Ouan, et a été chargée de l'organisation du service postal chinois.

L'Italie cherche à obtenir certains avantages commerciaux dans le Shan-Si. Enfin, de nombreuses concessions de chemins de fer ont été obtenues par différents syndicats européens ou américains, et c'est par plusieurs milliers de kilomètres que se chiffrent les lignes concédées.

Mais un autre phénomène révélateur de l'évolution économique de la Chine consiste dans l'ouverture de douze nouveaux ports ou villes au commerce européen, ce qui porte actuellement le nombre total à trente-quatre ; de plus, l'ouverture de toutes les rivières navigables à la navigation à vapeur, dans les provinces ayant des ports à traité, c'est-à-dire, en fait, dans presque toutes les provinces ayant des rivières navigables. Cette concession est d'autant plus importante qu'elle doit entraîner progressivement, mais fatalement, avec l'aide des chemins de fer, la suppression des douanes intérieures ou *li-kin*, qui sont une des entraves les plus sérieuses au commerce.

Tout le monde sait l'importance de Shang-Haï, la première ville de commerce de la Chine.

La France y tient la première place après l'Angleterre.

Il résulte d'un rapport publié en 1900 (1) par M. de Bezaure, con-

(1) V. Le *Journal des Chambres de commerce et d'industrie*, 25 juillet 1900.

sul général de France, que le chiffre des affaires traitées par les grandes maisons françaises de commerce s'élevait à cette époque à 35 millions de francs par an, dont 27 millions affectés à l'achat de soies et déchets de soies, et 8 millions environ à l'achat des autres matières premières telles que cuirs, peaux, tresses de paille, musc, ramie, etc.

« Il est certain, dit-il, que bientôt ce chiffre d'affaires augmentera encore considérablement, et qu'il y aura à bref délai à Shang-Haï des maisons françaises pouvant rivaliser avec les premières « firmes » de la place. Il ne faut pas oublier que les quelques maisons françaises qui ont pris l'initiative de marcher résolument en avant sont de fondation récente, alors que les maisons anglaises et allemandes, qui font la concurrence, sont établies à Shang-Haï depuis plus d'un demi-siècle.

« A Hankeou, nous avons déjà quatre maisons de commerce faisant un chiffre d'affaires évalué à 1 500 000 taëls, ce qui représente le quart des exportations de ce port.

« Au contraire, le commerce anglais (commerce proprement dit, la navigation étant exclue de cette dénomination) est presque nul sur le Yang-Tsé. A Shang-Haï, il est forcément battu en brèche par les Allemands et, quoi qu'on en dise, par nos nationaux qui, en dépit de nombreuses difficultés, luttent courageusement et, il faut bien le dire, avec succès contre une situation acquise depuis longtemps par nos rivaux, sur ce grand marché d'Extrême-Orient. »

Aussi bien, il faut s'attendre à voir les étrangers introduire en Chine des industries, comme les Allemands l'ont déjà fait. La Chine n'est pas un débouché tout prêt, mais un débouché à ouvrir.

Ainsi que l'écrit M. Pierre Leroy-Beaulieu au début de son article sur *les Chemins de fer chinois* et l'*Ouverture du Céleste-Empire* paru dans le numéro de la *Revue des Deux Mondes* du 1er septembre 1899 : « En dépit des rivalités qui n'ont cessé d'exister à Pékin entre la diplomatie des diverses puissances, de l'âpre lutte d'influence qui s'y est engagée et qui a souvent compromis le but que tous prétendaient poursuivre avec un égal intérêt, il semble que l'Europe et sa civilisa-

tion aient enfin réussi à enfoncer les portes du Céleste-Empire ».

Oui, de larges brèches ont été pratiquées dans la vieille muraille matérielle et morale derrière laquelle la Chine s'obstinait à se renfermer, et elle ne tardera pas à s'écrouler de toutes parts.

Sans prétendre établir dès à présent un parallèle entre l'Inde qui est en pleine exploitation, et la Chine qui naît à la civilisation européenne, en tenant compte des multiples détours de l'âme des Célestes, de leur inertie, de leur fanatisme savamment entretenu par les mandarins et les associations secrètes ou religieuses, il est cependant impossible que la Chine, avec son merveilleux sol et sous-sol, ne devienne pas un champ immense ouvert à notre activité et ne constitue une réserve incalculable pour l'avenir du Canal de Suez.

Je ne crois pas que la révolte des Boxeurs et les épouvantables massacres qui ont motivé l'intervention des puissances, soient de nature à retarder l'évolution qui s'accomplit. On attribue bien l'insurrection aux intérêts lésés d'un grand nombre de Chinois adonnés à la lente industrie des transports. Les Boxeurs protestent et réagissent, en un mot, contre l'établissement des chemins de fer, mais ces protestations ne peuvent être de longue durée et, en admettant que les puissances respectent l'intégrité de l'Empire chinois, ce que nous apprendront les événements, il est impossible qu'elles ne profitent pas de la présence de leurs armées et de leurs flottes en Chine, pour assurer la libre exploitation des voies ferrées, qui leur ont été concédées, et exiger de sérieuses garanties pour leurs nationaux et leurs industries. Les chemins de fer constituent, du reste, un véritable bienfait pour le Céleste Empire, ainsi qu'on en peut juger par les statistiques publiées dans son rapport, en 1899, par l'Inspecteur général des douanes impériales.

« Le commerce extérieur de la Chine pendant l'année 1899 a été caractérisé par un développement étonnant, et les commerçants indigènes ou étrangers ont dû réaliser dans chaque branche des profits considérables.... Le résultat de cette année bat, commercialement parlant, le record de toutes les autres années.

« Les recettes générales encaissées par les douanes chinoises ont

été de 26 661 460 taëls (1), soit 4 158 063 taëls de plus que l'an passé. » Le total du commerce extérieur chinois en 1899 s'élève à 460 523 288 haïkwan taëls ou 1 703 936 165 francs. Il réalise une plus-value de 91 916 805 taëls sur 1898 et il a presque doublé depuis 1891.

Parmi les villes les plus favorisées par ce grand essor commercial, le rapport place Tien-Tsin et Min-Chouang, centres des nouvelles voies ferrées : ces deux villes ont presque doublé leur trafic.

En 1899, 7 004 vaisseaux étrangers, jaugeant 5 479 000 tonnes, sont entrés dans les eaux chinoises, contre 6 093 vaisseaux et 4 927 000 tonnes en 1868.

L'Angleterre reste bien en avance de toutes les nations maritimes; sur le total des vaisseaux entrés dans les ports chinois, les vaisseaux anglais sont dans la proportion de 61 pour 100, les navires japonais dans la proportion de 13 pour 100, les vaisseaux allemands comptent pour 8 pour 100, les français pour 5 pour 100 comme les chinois, les États-Unis pour 3 pour 100, la Suède et la Norvège pour 2 pour 100. Les nations qui ont le plus progressé dans le trafic maritime avec la Chine sont l'Allemagne, dont le pourcentage, il y a huit ans, n'était que de 1 pour 100; le Japon, qui a doublé son commerce avec la Chine depuis le traité de Simonosaki, les États-Unis qui ont improvisé le leur en deux ans (2).

On compte 38 villes chinoises ouvertes successivement aux étrangers, depuis le traité anglo-chinois de Nankin en 1842, jusqu'à nos jours (3).

(1) Le haïkwan taël ou taël de la douane vaut 3 fr. 70.

(2) *Journal des Chambres de commerce*, 10 mai 1900, p. 220 : *Nouvelles de l'étranger, Chine.*

(3) *Le Mouvement géographique* (de Bruxelles), n° du 22 avril 1900; *F. C., les Villes chinoises ouvertes au commerce.*

Sur les côtes : Pak-Koi, Wu-hu, Wuchow-fou, Canton, Lwatow, Amoy, Fouchow, Wonchow, Ningpo, Shang-Haï, Wousoung, Chin-Niang, New-Chang, Cho-fou, Niung-Chow, Tien-Tsin.

Sur le cours du fleuve Bleu et de ses affluents : Nankin, Suchow, Hang-Kow, Hang-Chow, Nan-King, Ichang, Kiv-Kiang, Shachi, Wonchaw, Loung-Tcheou, Yo-Tchéou, Sang-tou-Ngao, Toing wan Tao.

A l'intérieur : Mongtsé, Samshui, Yatung, Hokéou, Soméa, Kumchuk, Kongmoun, Kachgar, Manroyne (*).

(*) *Questions diplomatiques et coloniales*, n° du 15 juillet 1900, p. 123.



Je ne pense pas non plus que le Transsibérien puisse nuire à l'avenir du Canal. Si le commerce intérieur chinois a doublé depuis 1893, s'il a progressé de 340 millions de francs en un an, de 1898 à 1899, ces progrès ne peuvent que s'accentuer rapidement dès que l'ordre sera entièrement rétabli et que les puissances auront pris les mesures impérieusement réclamées par les intérêts européens. Il y aura donc très suffisamment de marchandises pour alimenter le Transsibérien, qui répondra toujours à une sorte de commerce un peu spécial et le reste, qui constituera la plus forte partie, sera chargé sur navires et prendra la route de Suez.

Les Japonais ne ressemblent en rien aux Chinois. Doués d'une puissance d'assimilation extraordinaire, leurs progrès industriels et commerciaux ont été surprenants. Ils possèdent un réseau ferré dépassant 4 000 kilomètres ; les statistiques des transports permettent d'enregistrer un mouvement de 65 millions de voyageurs et de 7 millions de tonnes. Pour une population de 43 millions d'habitants, les échanges postaux atteignent des chiffres fantastiques : 506 millions de lettres, imprimés, etc., et 11 millions de messages télégraphiques. Après leur guerre avec la Chine, qui s'est soldée par un profit net important (l'indemnité payée par la Chine ayant notablement dépassé les frais de guerre), le Japon s'est lancé plus résolument que jamais dans la voie du progrès. Des filatures, des établissements métallurgiques, des industries de tous genres ont été créés. Il possède actuellement une marine de commerce à vapeur qui égale en quantité et en qualité celles de certains pays d'Europe ; le Gouvernement subventionne une puissante compagnie, la « Nippon Yusen Kaïsha » qui, outre un service bi-mensuel sur l'Europe, entretient des services sur l'Amérique et l'Australie. En consultant les statistiques que j'ai données quelques pages plus haut, on est frappé du développement de la navigation battant pavillon japonais durant les trois dernières années : en 1895 on ne compte que deux navires japonais jaugeant 2 354 tonneaux nets ; en 1896, la progression commence, avec dix navires de 30 553 tonneaux nets ; en 1897, le chiffre s'élève à trente-six navires de 114 434 tonneaux nets; et nous

arrivons en 1898 à quarante-six navires jaugeant 183 324 tonneaux nets. Les premiers paquebots avaient été achetés en Europe; mais, pour prouver les rapides progrès réalisés par l'industrie japonaise, je tiens à signaler que l'une des plus puissantes unités de la flotte de la *Nippon Y. K*, le *Hitachi Maru*, a été construit et lancé dans le pays.

Afin de ne pas prolonger outre mesure ce voyage au long cours, je me bornerai à indiquer que le Siam, les Indes néerlandaises, l'Australie et le golfe Persique sont dans notre champ d'action et que tous ces pays sont en progrès. Nos comptoirs des Indes françaises, glorieux débris de notre splendeur passée, fournissent un trafic important de graines oléagineuses. Quant à Madagascar, cette colonie ne peut que croître, dès que le chemin de fer, dont le général Gallieni a fait commencer l'exécution, sera terminé; et il en sera de même de la côte des Somalis, quand le chemin de fer en construction du Harrar et du Choa amènera à Djibouti les produits de l'empire de Ménélik et que l'Europe pourra facilement lui envoyer les siens.

Enfin Lourenço-Marquès va devenir sans doute le grand port du Transvaal, et les relations avec ce courageux pays, qui se faisaient par le Cap, auront sans doute lieu, dans l'avenir, par Suez.

En résumé, si nous tenons compte des nouveaux éléments du trafic que je viens d'indiquer et, si nous nous basons sur l'accroissement de 1 200 000 tonnes réalisé pendant la dernière période quinquennale, je crois, qu'à moins de cataclysmes imprévus, on doit au moins s'attendre à la même progression d'année en année, et entrevoir le chiffre de 10 050 000 à 11 millions de tonneaux nets en 1903.

* * *

La Chine n'a pas été seule à nous offrir le spectacle de la rivalité suscitée entre les puissances européennes par la construction des voies ferrées. Constantinople a été récemment le théâtre d'une négociation, dans laquelle Français, Allemands, Anglais et Russes se trouvèrent en concurrence au sujet des chemins de fer d'Asie Mineure. Nous

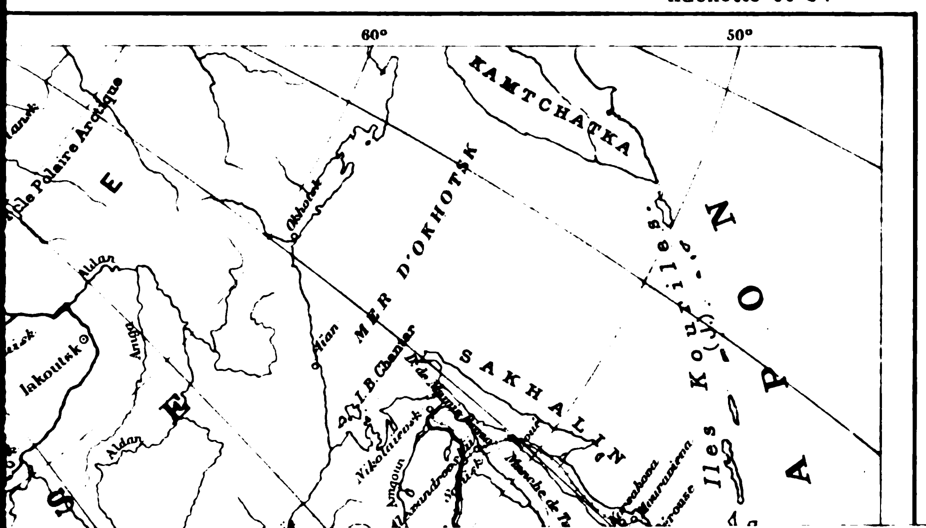
avons vu que les anciens s'étaient servis simultanément, pour parvenir jusqu'aux Indes, des deux routes de l'Asie Mineure et de Suez, et que la monarchie française avait perpétuellement hésité entre ces deux routes, portant ses efforts tantôt sur l'une et tantôt sur l'autre. Le long oubli dans lequel le percement du Canal de Suez a fait tomber la voie de Bagdad et de Bassora ne pouvait durer éternellement, et l'extension du réseau de chemins de fer devait fatalement ramener l'attention sur l'ouverture d'une route, moitié continentale et moitié maritime, par l'Asie Mineure et le golfe Persique. Mais, là encore, je doute que la construction des chemins de fer, si ardemment disputés d'Asie Mineure, porte un préjudice réel au Canal de Suez et je ne peux que répéter ce que j'ai dit au sujet du Transsibérien. Ces chemins de fer ouvriront aux produits de l'Occident les régions les plus éloignées de la Turquie d'Asie, qui lui livrera les siens : mais le commerce continuera à préférer, pour ses relations avec l'Extrême-Orient, la voie maritime de Suez à la voie moitié maritime et moitié terrestre de l'Asie Mineure et du golfe Persique.

Je ne pouvais passer sous silence, en jetant un coup d'œil sur la mise en valeur de l'Asie, l'admirable effort de pénétration des Russes dans le Turkestan. La route que jalonnent aujourd'hui les rails du Transcaspien et de son prolongement sur Samarkand est aussi une voie d'accès aux Indes. C'est même une voie à laquelle les conseillers de nos rois ont songé à plusieurs reprises, quoique avec beaucoup plus d'intermittence qu'aux autres voies, et plus d'un mémoire du siècle dernier mentionne, au nombre des moyens d'accéder aux Indes, la route de la Mer Noire et de l'Asie centrale. Il n'est pas sans intérêt de voir les nations modernes, dans leur mouvement d'expansion vers l'ancien continent, réaliser successivement toutes les conceptions qui ont été ébauchées dans les siècles précédents (1).

* * *

(1) J'ai indiqué sur la carte ci-jointe toutes les lignes de chemins de fer construites ou en construction dans les pays dont je viens de parler. En s'y reportant, on pourra facilement apprécier le développement rapide que ces nouvelles voies de communication doivent forcément donner au commerce général et au trafic par le Canal de Suez.

Hachette et Cie



Après avoir constaté les progrès réalisés en Orient et en Extrême-Orient, il faut voir maintenant les immenses préparatifs auxquels se livrent les principales nations d'Europe et l'extension qu'elles donnent à leur marine de commerce.

L'Empereur d'Allemagne ne manque aucune occasion de déclarer solennellement à ses sujets que le commerce et la marine doivent être leur principale préoccupation.

Au mois d'août dernier, à l'inauguration du monument élevé en l'honneur du Grand Électeur de Brandebourg, l'empereur Guillaume, après avoir rappelé les services rendus par cet ancêtre, ajoutait : « Le Grand Électeur avait toujours espéré voir se fonder un grand empire du nord de l'Europe qui réunirait toutes les parties de la patrie allemande. Son vœu ne s'est pas réalisé assez vite, mais il a posé les fondements du royaume de Prusse et, par suite, de l'empire d'Allemagne.

« ... Il me sera peut-être donné de réaliser en partie ce rêve du Grand Électeur, dont l'accomplissement avait dû être placé après celui d'autres tâches. Notre carrière par-delà les mers, dont il ne pouvait que tracer une ébauche, nous pouvons maintenant la reprendre sur de grandes proportions, parce que nous avons maintenant une patrie allemande unie. »

Les progrès qu'a réalisés le peuple allemand en peu de temps prouvent qu'il suit fidèlement les conseils qui lui sont donnés. Au 1er septembre 1899, vingt vapeurs, jaugeant bruts 126 050 tonneaux, étaient en construction pour le Norddeutscher Lloyd, de Brême. Sur ce total, neuf unités, dont le tonnage, en moyenne, dépasse 7 000 tonneaux, sont destinées à accroître les lignes de cette Compagnie vers les pays au delà de Suez, et entreront en service avant la fin de 1901. A partir du 1er octobre, le service de la Compagnie Hambourgeoise-Américaine sur l'Extrême-Orient sera augmenté. En outre des départs bimensuels de Hambourg et du départ mensuel de Brême, il y aura des départs de cargo-boats toutes les quatre semaines de Rotterdam et d'Anvers, qui sont devenus, du reste, les véritables ports de l'Allemagne du Sud.

L'achat de l'archipel des Carolines par le Gouvernement allemand



a eu pour conséquence la création d'un service de navigation destiné à les relier aux autres colonies allemandes de l'Océanie, et le Norddeutscher Lloyd fera desservir les Carolines par les paquebots qui vont d'Australie à la Nouvelle-Guinée, à l'archipel Bismarck et à Hong-Kong. D'autre part, la Compagnie à vapeur *Jaluit*, qui dessert plusieurs îles de l'Océanie, organise un service régulier entre Jaluit, Ponape, les îles Mariannes et Palan, avec retour par les îles Truck et Ponape, jusqu'aux îles Marshall. Un projet de loi va être déposé au Reichstag pour faire accorder une subvention postale à ces deux Compagnies. Je cite ces quelques exemples pour permettre d'apprécier l'ampleur du programme allemand.

« L'Allemagne a conquis depuis trente ans une importance économique toujours grandissante. Son commerce fait reculer le commerce anglais, jadis dominateur incontesté des marchés du monde, supplante le commerce français, et s'installe sur les points les plus éloignés et les plus récemment accessibles à l'activité européenne. Son port de Hambourg rivalise avec celui de Liverpool et ses lignes de navigation, supérieurement organisées, battent les plus réputées des lignes anglaises (1). »

Un autre document nous intéresse au point de vue de l'avenir du Canal de Suez; c'est le résultat de l'enquête faite par les consuls allemands et par ordre de leur Gouvernement, sur la diffusion des capitaux et sur l'importance des intérêts nationaux engagés dans les entreprises à l'étranger (2).

Il résulte de ce document que 950 millions de marks sont engagés en Afrique Australe, dont 900 millions au Transvaal, 20 millions dans les territoires portugais, 30 à 40 millions au Cap et 5 millions à Zanzibar.

En Arabie et en Perse, les fonds allemands sont engagés pour 1 à 2 millions de marks; aux Indes, pour 250 millions avec trente maisons allemandes.

(1) *La puissance commerciale de l'Allemagne*, par Paul de Rousiers. *Revue de Paris*, 1er août 1900.

(2) *Journal des Chambres de commerce et d'industrie*, 25 juillet 1900.

En Indo-Chine, au Siam, aux Indes néerlandaises et dans les anciennes possessions espagnoles, y compris les Philippines, on évalue les capitaux allemands à 240 millions de marks.

Les intérêts allemands en Chine, le territoire de Kiao-Tcheou excepté, sont estimés à 300 millions de marks ; dans le reste de l'Asie Orientale, à 70 ou 100 millions.

Au Japon, on compte soixante-cinq maisons allemandes avec un capital de 24 millions de marks.

Soixante-deux firmes allemandes sont établies à Hong-Kong, Hankou, Swatow, Amoy, Futschan, Tshifou et Tien-Tsin, avec 17 millions.

On évalue les capitaux employés par les maisons de commerce allemandes en Chine à 100 millions. La Deutsch-Asiatische Bank, à Shang-Haï, travaille avec un capital de 10 millions. A Formose, il y aurait 5 millions et demi et, en Corée, seulement 1 700 000 marks.

L'Australie et l'Océanie occupent de 610 à 670 millions, la Nouvelle-Galles du Sud seule plus de 200 millions ; puis viennent Victoria, avec 150 ; Queensland, avec 80 ; l'Australie du Sud et Hawaï, toutes deux avec 50, et la Nouvelle-Zélande, avec 10 millions. Malgré les erreurs qui ont dû être commises dans cette statistique, il est évident qu'on ne saurait ne pas en tenir compte, puisque, malgré tout, elle révèle une extension progressive hors de proportions avec le mouvement commercial des autres puissances.

L'Angleterre considère d'un œil jaloux et même inquiet les ambitions de sa nouvelle rivale, et, loin de s'endormir, prend ses précautions pour conserver sa prépondérance. La Péninsulaire-Orientale, habilement dirigée par notre aimable et distingué collègue, sir Thomas Sutherland, multiplie et améliore ses services et ne consentira pas aisément à perdre son titre de « reine des mers d'Orient ».

La Russie elle-même, qui devrait bien entr'ouvrir quelque peu ses frontières en adoucissant les rigueurs de son tarif douanier et instituer un entrepôt réel des douanes, pour nous permettre d'y commercer, la Russie veut aussi encourager le trafic par des navires russes entre la Mer Noire et les ports de l'Océan Indien et du Paci-



fique. Aussi le Gouvernement s'est engagé à rembourser aux armateurs russes, à partir du 1er janvier 1900, et pendant une période de dix ans, la totalité des droits de transit du Canal de Suez. Déjà « la Flotte volontaire » russe a effectué, en 1898, vingt-deux départs d'Odessa sur l'Extrême-Orient, mais j'ai appris de source autorisée qu'une autre compagnie russe de navigation se propose d'établir une ligne de vapeurs entre Aden et Bassora, avec escales à Mascate, Binder-Abbas et Bouchir, en correspondance avec les vapeurs de « la Flotte volontaire » qui font escale déjà à Aden.

La France ne se réveille qu'à demi du long et regrettable sommeil dans lequel l'a plongée l'application du nouveau et triste régime économique de 1892. L'instabilité douanière, qui en était la conséquence fatale, a entravé le commerce, au point d'amener le découragement et l'inertie, et les primes instituées par la loi sur la marine marchande de 1893 n'ont abouti qu'à développer la marine à voiles, ce qui ne me paraît pas être un titre de gloire.

M. de Lanessan, ministre de la Marine, en ouvrant en août dernier le Congrès de la marine marchande, que j'avais l'honneur de présider, s'exprimait en ces termes :

« Les mesures propres à améliorer la situation d'une marine marchande ne se limitent pas à celles qui intéressent l'armement ou les chantiers de constructions navales ; il y a d'autres éléments à envisager. Ce sont les ports de commerce, les voies ferrées, les voies fluviales et les canaux qui doivent être placés sous un régime tel que les produits de l'industrie intérieure puissent affluer vers les ports à la faveur de tarifs de transports aussi bas que possible. De cette façon, les voies de communication font converger de tous les points du territoire des arrivages de marchandises constituant un fret abondant et avantageux pour l'exploitation maritime. » C'est très juste, mais il ne suffit pas de bien parler, il faut agir, et il ne serait que temps d'apporter à notre loi sur la marine marchande les modifications que nous réclamons avec tant d'insistance, et dont j'ai essayé de faire ressortir l'urgence dans mon livre : *Notre Marine marchande*, afin que nos armateurs puissent avoir leur part dans le mouvement

maritime international. Si le Gouvernement et le Parlement français ne se décident pas promptement à brûler leurs faux dieux et à s'occuper de temps en temps de questions d'affaires, nous perdrons notre situation de grande puissance maritime, malgré le bon vouloir de notre monde commercial et les excellentes dispositions qui se manifestent dans nos ports de l'Océan et de la Méditerranée. Il faut nous mettre sans tarder à rattraper le temps perdu. Pendant que les Allemands ont presque doublé leur trafic en cinq ans sur le Canal de Suez (555 000 tonnes en 1893 et 969 000 en 1898), nous n'avons gagné que 110 000 tonnes dans la même période (571 000 en 1898 contre 461 000 tonnes en 1893).

La Compagnie des Messageries maritimes soutient cependant avec vaillance l'honneur de notre pavillon. Depuis 1896, elle fait partir mensuellement cinq paquebots à destination de l'Indo-Chine, de l'Extrême-Orient, de l'Océan Indien et de l'Australie, et, pour assurer ce service, elle a fait construire quatre nouveaux navires : l'*Indus*, le *Laos*, le *Tonkin* et l'*Annam*, qui, comme stabilité, vitesse et comfort, peuvent hardiment soutenir la comparaison avec leurs concurrents.

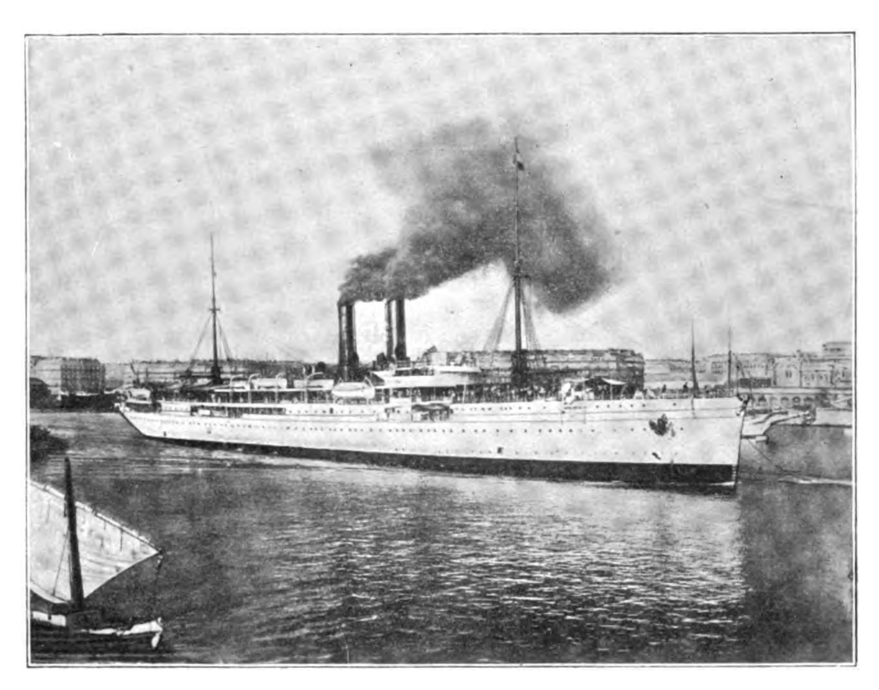
Les Compagnies Nationale et Havraise-Péninsulaire ont également augmenté le nombre de leurs départs.

J'espère que, grâce aux nouveaux chantiers de construction qu'on est en train de créer à Dunkerque, à Nantes et à Port-de-Bouc (près Marseille), et qui sont surtout destinés à la construction rapide et économique de cargo-boats, le nombre des « *tramp-steamers* » ne tardera pas à augmenter en France. Pour le moment, la qualité ne laisse rien à désirer, mais nous péchons par la quantité. Nos lignes postales subventionnées sont convenablement desservies ; mais c'est la navigation libre qu'il faut développer ; nos armateurs y sont tout disposés, et il faut espérer que le Parlement se décidera enfin à leur en donner les moyens.

Que nous portions donc nos regards soit vers l'Orient, soit vers l'Europe, nous devons bien augurer de l'avenir du Canal : l'ère des

difficultés diplomatiques avec la Grande-Bretagne paraît close; les aspirations commerciales de toutes les grandes nations et l'accroissement de leurs marines à vapeur rendent le Canal de plus en plus indispensable et fortifient son caractère essentiel de grande voie internationale.





L' « INDUS ».

CHAPITRE XVII

INAUGURATION DE LA STATUE DE FERDINAND DE LESSEPS A PORT-SAÏD (17 NOVEMBRE 1899)

Sur la proposition du prince Auguste d'Arenberg, l'Assemblée générale des actionnaires de la Compagnie de Suez, dans sa réunion de 1897, décida qu'un monument serait élevé dans l'Isthme à Ferdinand de Lesseps et vota les crédits nécessaires, laissant au Conseil d'administration le soin de choisir le sculpteur, l'emplacement et la date de l'inauguration.

Le maître auquel nous nous adressâmes fut Frémiet; l'emplacement choisi, la grande jetée du large de Port-Saïd; quant à la date de l'inauguration de la statue, elle fut fixée au 17 novembre 1899, jour anniversaire de l'inauguration du Canal et premier trentenaire de la Compagnie.

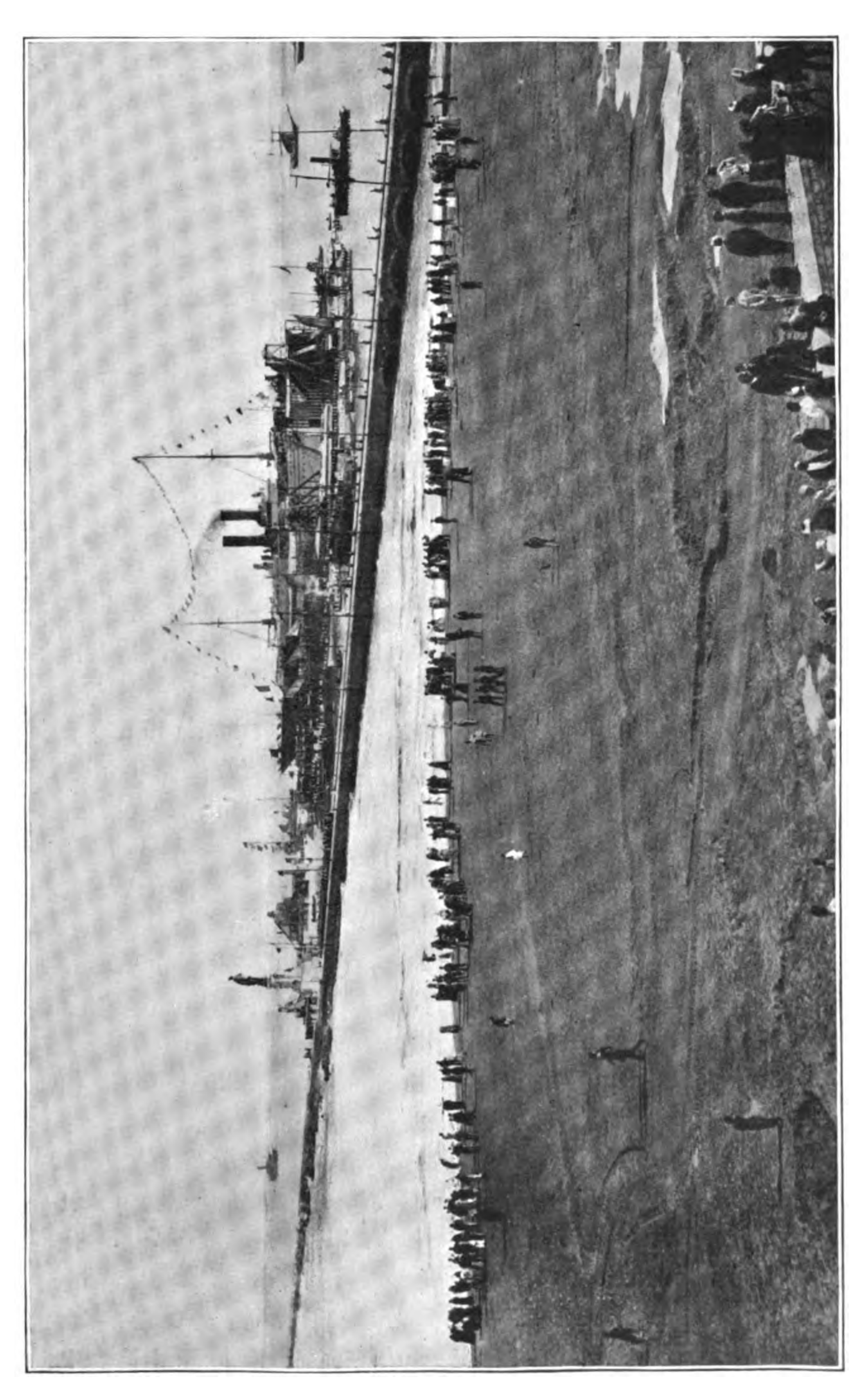
De plus, le Conseil d'administration, désireux de donner à cette manifestation le plus d'éclat possible, décida de prendre à sa charge tous les frais de la fête et nolisa à la Compagnie des Messageries maritimes le beau paquebot l'*Indus*, à bord duquel prirent place les administrateurs et leurs invités (1).

L'*Indus* quitta Marseille le 12 novembre dans l'après-midi, et j'employai une partie de la traversée à relire les œuvres de Ferdinand de Lesseps et sa correspondance avec Mme Delamalle.

Il en ressort clairement que la longue et intime fréquentation des Orientaux avait imprimé au caractère de Ferdinand de Lesseps une certaine allure mystique. — Il avait étudié les légendes arabes et, au cours de ses luttes incessantes, il répétait souvent le proverbe si connu : « *Les chiens aboient, la caravane passe.* » Dans le désert, sous la tente, ses regards interrogeaient souvent le ciel et il attachait une réelle importance aux météores qu'il y découvrait.

M. Anatole France, dans son discours à l'Académie française, a cité les premières lignes de la lettre adressée par Ferdinand de Lesseps à sa belle-mère, le jour où il se présenta devant Mohammed-Saïd pour obtenir le premier firman de concession : « Le camp commençait à s'animer. La fraîcheur annonce le prochain lever du soleil.

(1) M. Aubergé, Mlle Baignères, M. Bérenger, Sir Henry Bergne, M. et Mme M. Bompard, Mlles Bouet-Wuillaumez, M. Bourgeois, Vte, Vtesse et Mlle de Bresson, M. Bunau-Varilla, M. Caillot, M. Jules Cambefort, M. et Mme Ch. Canaple, M. Caron, M. et Mme Chabrières, M. Champetier de Ribes, M. Jules Charles-Roux, M. X. Charmes, M. Chaumelin, M. Chatoney, M. de Clercq, M. J. P. Coulon, M. et Mlle Conrad, M. Em. Darier, Sir Edwyn Dawes, Cte F. Delaborde, M. J. Delamalle, Cte H. Delamarre, M. le Dr. P. Delbet, M. M. Demaison, Mme Duchâteau, M. Francière, Sir Charles et Lady Fremantle, M. Fréville, Cte de Froidefond des Farges, M. de la Fuye, M. Gioia, Mme Girod, M., Mme et Mlle Guichard, Sir Charles Hartley, M. Maurice Herbette, M. Hervieu, M. de Jonquières, Baron et Baronne de La Grange, M. et Mme de Lafaulotte, M. H. Lapauze, M. et Mme Laveissière, M. G. Le Chevalier, M. Ch. Le Dentu, M. A. Lefèvre-Pontalis, M. Levasseur, Ctesse Ferdinand de Lesseps, Cte et Ctesse Charles de Lesseps, Mme V. de Lesseps, M. Bertrand de Lesseps, M. Jacques de Lesseps, M. Mathieu de Lesseps, M. Paul de Lesseps, M. Robert de Lesseps, Mlle Ghiselle de Lesseps, Mlle Hélène de Lesseps, Mme Solange de Lesseps, M. Charles V. de Lesseps, M. Edmond V. de Lesseps, M. le Dr Lortet, M. et Mme J. Maitre, M. Marcel Mauchez, M. et Mme Mercet, M. Petit de Meurville, M. A. Mévil, M. et Mlle Micard, Cte et Ctesse de Miramon, M. G. de Miramon, Cel Vte de Moucheron, M. A. Nérot, M., Mme et Mlle Oppermann, M. Parys, M. Pernot, M. Pierre, M. Karl Rasch, M. et Mme de Régny Bey, M. Sallès, M. P.-A. Savouillan, Sir John Scott, M. Scott, Mlle Sohlmann, Lt Gal Sir John Stokes, Cte J. du Tillet, Mme de Traz, M. O. Uzanne, M. Ch. Vergé, M. Alb. Viellard, M. F. Vieussa, Vte E. M. de Vogüé, M. Henry de Vogué, M. Voisin-bey, Sir John Wolfe Barry, M. Wolfe Barry.



ENSEMBLE DE LA FÊTE DE L'INAUGURATION DE LA STATUE DE FERDINAND DE LESSEPS (17 NOVEMBRE 1899).

A ma droite, l'Orient est dans tout son triomphe. A ma gauche, l'Occident est sombre et nuageux. Tout à coup, je vois apparaître de ce côté un arc-en-ciel aux plus vives couleurs dont les extrémités plongent de l'est à l'ouest. J'avoue que j'ai senti mon cœur battre violemment et j'ai eu besoin d'arrêter mon imagination qui saluait déjà dans ce signe d'alliance dont parle l'Écriture, le moment arrivé de la véritable union entre l'Occident et l'Orient du monde et le jour marqué pour la réussite de mon projet. »

Et M. Anatole France ajoute : « Messieurs, vous le surprenez ici rêveur et superstitieux comme tous les conquérants. »

En effet, chacune des grandes dates de l'œuvre de Ferdinand de Lesseps : le firman de 1854, le premier coup de pioche sur le lido de Port-Saïd, l'entrée des eaux de la Méditerranée dans le lac Timsah, l'inauguration du Canal, sont marquées par l'apparition de phénomènes célestes qu'il considérait comme d'heureux présages.

Coïncidence étrange, le même fait se produisit le jour de l'inauguration de sa statue.

A notre arrivée, le 16 novembre, à sept heures et demie du matin, le temps était mauvais et le pilote avait accosté l'*Indus* avec peine. Le ciel était maussade et chargé de nuages, le vent violent.... Il pleuvait! Sous la lumière grise, la terre basse et plate faisait songer à la Hollande; le ponton qu'on avait amené le long de la jetée, en face de la statue, et où nous devions recevoir nos nombreux invités, se livrait à une danse effrénée. La statue elle-même, sous son voile sombre, ruisselant de pluie, répandait sur l'ensemble du tableau une profonde tristesse. La journée s'écoula donc sombre et morose, quand, tout à coup, vers le soir, les éléments s'apaisèrent, le ciel s'éclaircit, un superbe arc-en-ciel double parut à l'horizon et nous nous réveillâmes le lendemain matin par un temps superbe et un soleil éblouissant.

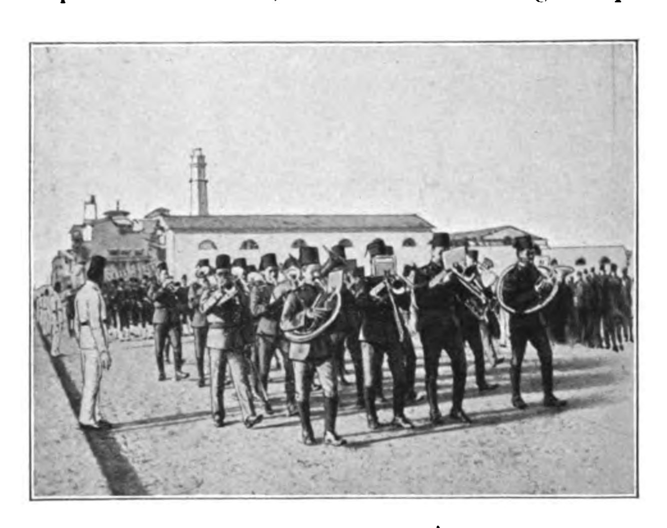
S. A. le Khédive était arrivé par le *Titan*, qui était allé chercher Son Altesse à Ismaïlia, et Elle s'était rendue à bord de son yacht le *Maroussah*, le même où Ismaïl-Pacha, en 1869, avait reçu les souverains avec un faste resté légendaire. Des trains spéciaux avaient amené les ministres et les invités du Caire et d'Alexandrie qui se



SON ALTESSE ABBAS HILMI, KHÉDIVE D'ÉGYPTE.

répartirent dans les divers hôtels de Port-Saïd et à bord de l'*Isis*, que notre collègue sir Thomas Sutherland, président de la Compagnie péninsulaire et orientale, avait mis gracieusement à la disposition du Conseil, pour y loger une partie de ses hôtes.

Les navires de guerre français *Cassard*, le *Ruper* et le *Nachille* (anglais), l'*Atlante* (italien), le *Walkyrien* (danois) commandé par le prince Waldemar, avaient arboré leur grand pavois.



LA MUSIQUE DES GARDES-CÔTES.
Cliché de M. de Clercq.

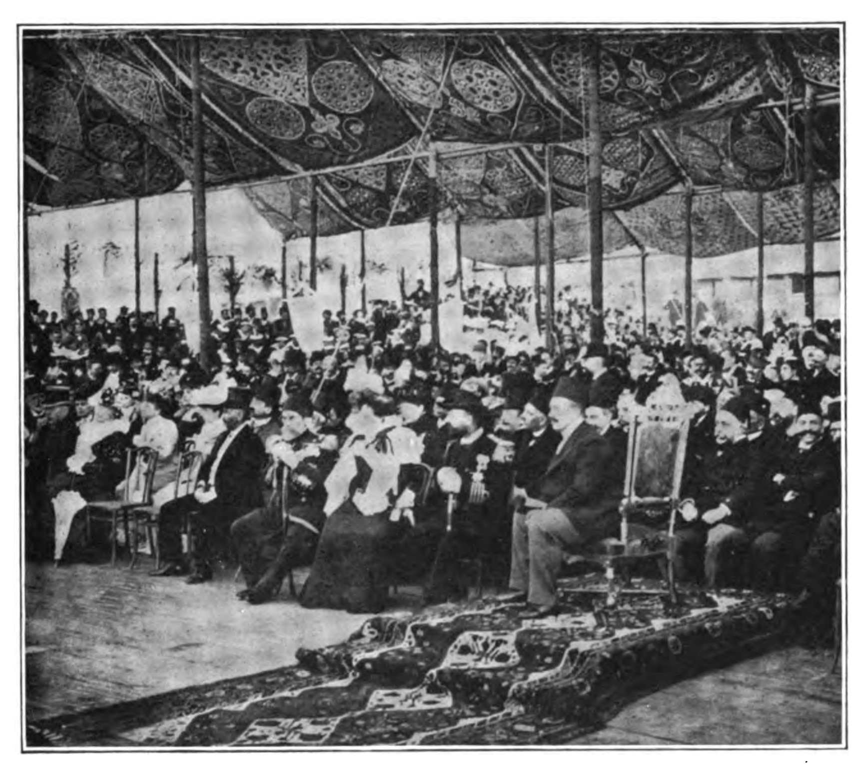
Le ponton était recouvert de tentes égyptiennes et plus de trois mille personnes s'y trouvaient à l'aise.

Des délégations d'ouvriers de tous les points du Canal et des enfants de toutes les écoles de Port-Saïd furent rangés sur les gradins qu'on leur avait réservés. Par la nouvelle promenade de la jetée, à l'entrée de laquelle un piquet de police assurait le service d'ordre, pénétrèrent successivement les invités du Conseil, venus du Caire et d'Alexandrie, et les invités de la ville auxquels avaient été délivrées des cartes spéciales, et deux musiques locales, la Lyre et l'Internationale jouaient à tour de rôle. Les passagers de l'*Indus* n'eurent qu'à descendre par l'échelle du bord, pour se trouver de plain-pied sur le radeau.

Les diverses délégations de marins, envoyées par les navires de guerre mouillés dans le port, et les pompiers hospitaliers de Port-Saïd formaient la haie.

Un peu avant neuf heures, arrivèrent S. A. R. le prince Waldemar de

Danemark, S. E. le Ghazi Moukhtar Pacha, Lord Cromer, ministre d'Angleterre; M. Tugini, ministre d'Italie, et Mme Tugini; M. Cogordan, ministre de France; M. Gryparis, ministre de Grèce; M. de Villebois, ministre de Hollande; M. de Muller, ministre d'Allemagne;



LE KHÉDIVE ET NOS INVITÉS A L'INAUGURATION DE LA STATUE DE FERDINAND DE LESSEPS.

M. de Zogheb, ministre de Portugal; le général Talbot, etc., etc.

A neuf heures précises, le canot de S. A. le Khédive accostait l'escalier spécialement aménagé sur un des côtés du radeau, et il y était reçu par le Président et par tous les membres présents du Conseil d'administration : le général Stokes, M. Jules Charles-Roux, vice-présidents; MM. le vicomte de Bresson, J. Cambefort, Xavier Charmes, Sir Edwyn Dawes, Sir Charles Fremantle, Robert Guichard, Le Chevalier, Charles de Lesseps, Plate, Vergé, vicomte de Vogüé et Voisin-bey.

Après que Mme la comtesse de Lesseps lui eut été présentée, Son Altesse prit place sur le fauteuil qui lui était destiné, entre S. A. R. le prince Waldemar et le prince d'Arenberg.

Sur un signe de S. A. le Khédive, le voile du monument tomba, et Son Altesse prononça l'allocution suivante :

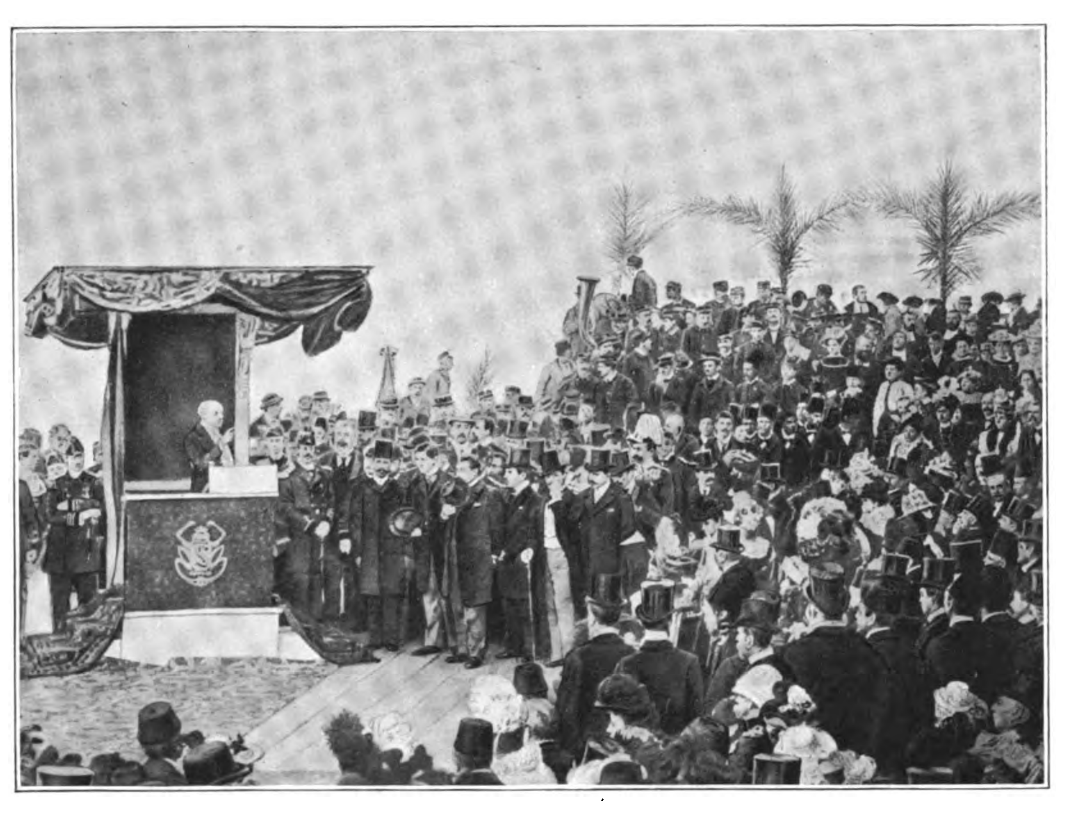
« Messieurs,

« Vous connaissez tous l'histoire du percement de l'Isthme de Suez et les avantages multiples que le monde entier en a retirés.

« Il y a maintenant trente ans, Ferdinand de Lesseps arrivait, grâce à sa haute intelligence et à son infatigable activité, à mettre dans le domaine des réalités, un rêve caressé longtemps avant lui, celui de relier la Mer Méditerranée à la Mer Rouge.

« Dans une fête dont l'éclat et la splendeur sont encore présents à toutes les mémoires, Ferdinand de Lesseps recevait les félicitations et les remerciements du monde civilisé. C'était une digne apothéose d'une si grande œuvre. Néanmoins, après sa mort, on lui devait d'honorer sa mémoire en transmettant ses traits à la postérité.

« Je suis heureux de voir que la Compagnie du Canal de Suez s'est acquittée de ce devoir, et je remercie MM. les administrateurs de m'avoir donné l'occasion, en m'invitant à cette cérémonie, de continuer, envers ce grand homme, les traditions de mes illustres aïeux en venant personnellement m'associer aux hommages que vous êtes venus rendre à sa mémoire en lui élevant ce monument. »



FÊTE DE L'INAUGURATION (DISCOURS DU PRINCE AUGUSTE D'ARENBERG).

Le prince d'Arenberg prit alors la parole, au nom du Conseil d'administration :

« Messieurs,

« En terminant le beau discours prononcé à l'Académie française, M. Anatole France disait : « Ferdinand de Lesseps acheva de mourir « le 7 décembre 1894.... Ce qu'il a fait est immense et bon. A l'Occi- « dent resserré dans des limites trop étroites, il a ouvert une issue. « Il a frayé aux énergies des voies nouvelles, donné aux volontés « des causes d'agir utilement dans la concorde et l'harmonie. Un tel « homme n'a qu'un juge : l'Univers. Il a servi les intérêts de l'hu- « manité, l'humanité reconnaissante lui gardera le nom de bien- « faiteur et d'ami. Et son image dressée à Suez sur les berges du « Canal sera saluée à travers les siècles par les pavillons des Na- « tions. »

« L'image prévue et annoncée dans ces termes éloquents est aujourd'hui devant vous, et elle est le Monument élevé par la reconnaissance et par l'admiration à l'homme qui a su accomplir l'une des œuvres les plus utiles et les plus considérables dont le Monde civilisé garde le souvenir

« Ferdinand de Lesseps naquit à Versailles en 1805, et il serait facile de retrouver chez ses ancêtres quelques-unes des qualités dont il devait faire lui-même un si noble usage et qui ont illustré son nom. En feuilletant l'histoire de ceux qui l'ont précédé, on rencontre à chaque page les preuves du dévouement et de l'énergie de ces commissaires et de ces consuls qui, depuis plus de deux siècles, représentaient les intérêts de la France et qui portaient le nom de Lesseps. Sans remonter plus haut qu'une génération, le père de Ferdinand, M. Mathieu de Lesseps débutait à dix-neuf ans dans la carrière des consulats. Il passe du Maroc à Tripoli, à Cadix, au Caire, à Livourne, à Corfou, à Philadelphie et à Alep, et il meurt à l'âge de cinquante-huit ans, après avoir rendu partout où il a été envoyé, des services nombreux et après y avoir laissé des traces que le temps n'a pas encore effacées. Je ne retiendrai de cette carrière si bien remplie

que deux faits qui se rattachent à celle de son fils. Mathieu de Lesseps était à peine âgé de vingt ans lorsqu'il écrivait un rapport, daté de Tanger, dans lequel il faisait ressortir d'une manière saisissante le grand intérêt que l'Europe avait dans la pénétration de l'Afrique. A l'époque des René Caillé et des Mungo Park, il avait jeté un clair regard sur ce que les Livingstone, les Monteil, les Binger et tant d'autres devaient accomplir un siècle plus tard, et il montrait Tombouctou comme un centre si important qu'il fallait à tout prix y établir des relations. Qui aurait pu prévoir alors que le moment n'était plus éloigné où le drapeau français flotterait sur les murs de la Cité sainte? Son fils, lui aussi, sera l'un des plus ardents à favoriser, par tous les moyens dont il disposait, la découverte du continent noir et, parmi les premiers, il affirmera la nécessité de la conquête.

« Une autre partie de la carrière de Mathieu de Lesseps a exercé une influence sur l'avenir de son fils et sur le grand rôle que celui-ci a été appelé à jouer. Les troupes françaises venaient de se retirer de l'Égypte en 1804, lorsque l'Empereur nomma un commissaire général avec mission de combattre l'influence des Mamelouks. Avec une rare sagacité, Mathieu de Lesseps eut vite découvert le jeune colonel qui devait être le fondateur de la dynastie égyptienne et il a été l'un des principaux instruments de l'élévation de Mehemet-Ali. Ce grand Prince ne l'oublia jamais.

« L'histoire de Ferdinand de Lesseps a été résumée d'une façon merveilleuse par M. Anatole France et nul mieux que lui n'a retracé l'existence de ce conquérant d'un genre si particulier.

« Si les bruits de guerre et si les chants de victoire donnent aux hommes un renom qu'atteignent rarement les autres célébrités, est-il un guerrier fameux ou un chef militaire victorieux dont le nom sera aussi souvent prononcé et mieux conservé à travers les siècles que celui de Ferdinand de Lesseps?

« C'est pendant une quarantaine imposée dans le lazaret d'Alexandrie que l'idée de réunir la Méditerranée à la Mer Rouge a surgi dans son esprit, en lisant le rapport écrit par Lepère, sur l'ordre de Monge, après l'expédition d'Égypte. Le Canal avait existé jadis,



non pas sous la forme actuelle, mais en utilisant les eaux du Nil. La suite des siècles l'a si bien fait disparaître que l'on n'en retrouve que difficilement les traces. A partir du moment où son projet a été conçu, Lesseps ne s'arrêtera plus jusqu'au jour où les bateaux des flottes européennes passeront d'une mer à l'autre, par la voie qu'il leur a tracée. Au Caire Mehemet-Ali lui dit, lors de leur première entrevue : « C'est ton père qui m'a fait ce que je suis, rappelle-toi qu'en toutes circonstances tu peux compter sur moi. » Les jeunes Princes de la famille connurent cette réception et les paroles qui y furent prononcées parvinrent à l'un d'eux qui les grava dans son esprit et qui, à partir de ce moment, voua à M. Ferdinand de Lesseps une amitié qui a été inaltérable. De l'union du génie de l'un, et de la puissance de l'autre, devait résulter l'œuvre mémorable qui protégera leurs noms contre l'oubli. M. de Lesseps devint le compagnon du prince Saïd en Égypte et à Paris, et ils vécurent dans une étroite intimité. Les événements se précipitent. Consul général à Alexandrie, M. de Lesseps rend des services de tous genres aux Français et aux chrétiens. Il se marie en 1837 et la compagne charmante et distinguée, qu'il avait choisie, lui donnait le bonheur, que la mort devait interrompre, au bout de trop peu d'années.

« En Espagne, où il séjourna à plusieurs reprises, les révolutions qui éclatent à Malaga et à Barcelone lui fournissent l'occasion de déployer sa valeur et, au péril de sa vie, il protège ses nationaux dont la reconnaissance se traduit par de véritables ovations. La Chambre de commerce de Marseille se joignait à cet enthousiasme et lui fit une chaleureuse réception, lorsqu'il passa dans cette ville. Dans un grand banquet, le poète Méry lui disait des vers parmi lesquels je me souviens de ceux-ci :

Barcelone tressa le chêne à votre tête,
Et Marseille, sa sœur, redit l'hymne de fête
    De l'autre côté de la Mer.
La France à l'Étranger vous bénira souvent :
    Vous êtes son drapeau vivant.

« En 1848, Lamartine crut qu'il ne pouvait pas trouver de meil-



leur représentant de notre pays en Espagne, et, en effet, Madrid faisait fête à M. de Lesseps. Et cet homme avait le bonheur d'arracher de nombreuses existences à la mort partout où il passait. De même qu'il avait sauvé les chrétiens de Bethléem, pendant qu'il était à Alexandrie ; des Français et des Espagnols, pendant les troubles de Malaga et de Barcelone ; cette fois, l'Ambassadeur de France obtint le salut de onze condamnés à mort. La grâce fut accordée par un ministre qui ménageait si peu ses ennemis, qu'à la fin de sa vie, il croyait n'en pas avoir, les ayant tous fait disparaître. Il avait oublié les protégés de M. de Lesseps.

« Sa mission à Rome fut la dernière de sa carrière diplomatique et nous devons nous réjouir des difficultés qui le rappelèrent brusquement. Le reproche adressé par le ministre des Affaires étrangères d'alors auquel l'Ambassadeur disait : « J'ai suivi toutes vos instructions » mérite d'être rappelé. Il lui répondit : « C'est vrai, vous avez accompli fidèlement mes ordres, mais vous n'avez pas su lire entre les lignes. » Cette ignorance, dans l'art de la lecture, nous vaudra le Canal de Suez.

« M. Renan, dans son discours de réception à l'Académie, disait : « Que vous avez bien fait, monsieur, de placer le centre de gravité de votre vie au-dessus de ces navrantes incertitudes de la politique, qui ne laissent bien souvent que le choix entre deux fautes. » Ah ! messieurs, combien Renan avait raison !

« Sa belle-mère, Mme Delamalle, une femme d'une rare distinction et qu'il aimait comme un fils dévoué, venait d'acheter une propriété en Berry. L'ancien diplomate s'y consacrait, cherchant à l'améliorer et à la faire valoir, mais ayant toujours un regard tourné vers l'Égypte et en pensant à l'Isthme de Suez. Un jour, pendant qu'il était sur un échafaudage, en train de réparer le vieux manoir, où la tradition veut qu'Agnès Sorel ait vécu, il reçoit une lettre annonçant la mort d'Abbas-Pacha et l'avènement de Mohammed-Saïd. Son parti fut vite pris. Les préparatifs de voyage de M. de Lesseps étaient courts et ses bagages ne l'encombraient jamais, par la raison qu'il n'en avait pas.

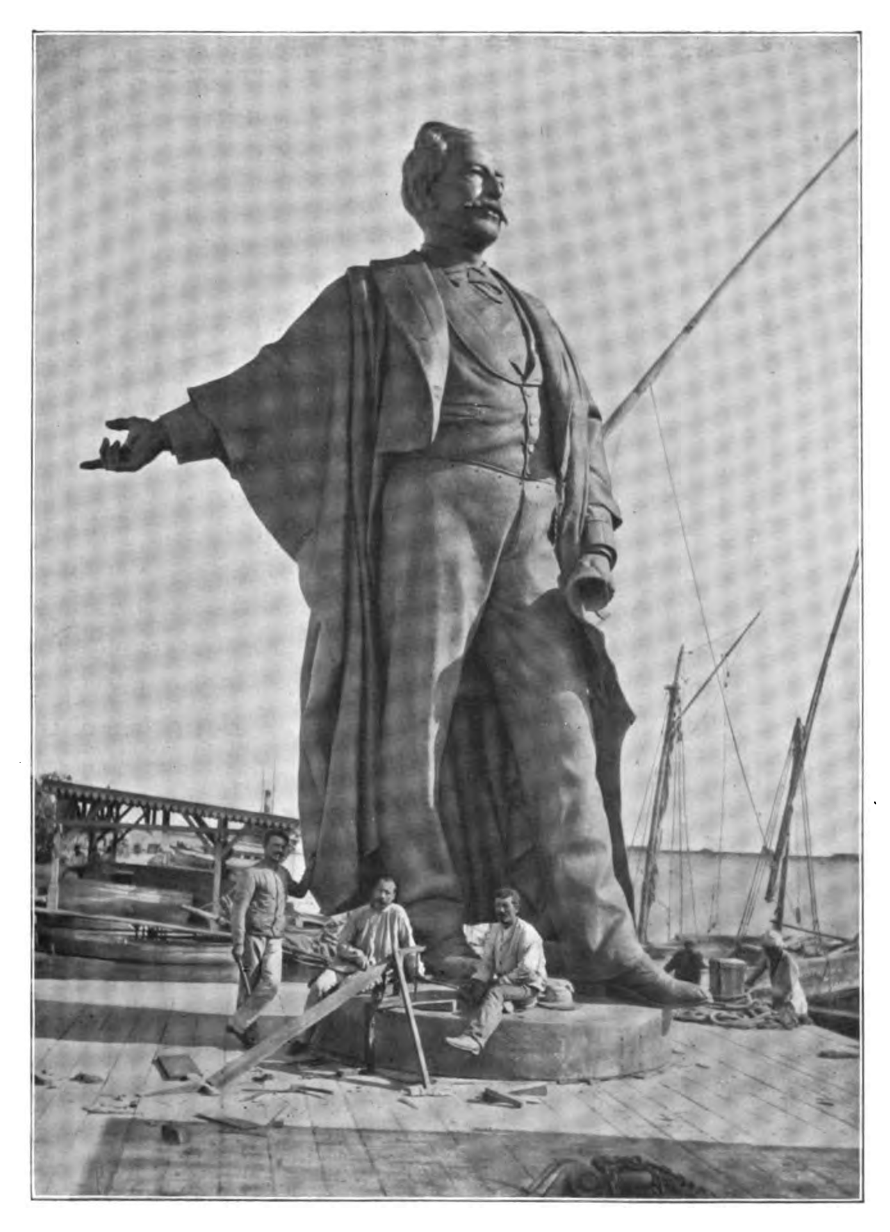
« Il se dirige vers Alexandrie, et il y débarque au mois de novembre 1854 et alors commence cette véritable épopée, qui se terminait il y a trente ans, par l'ouverture de la grande route qui relie l'Orient à l'Occident. Le nouveau Vice-Roi accueille avec bonheur son compagnon d'enfance, l'ami des mauvais jours. Sans plus tarder, Ferdinand de Lesseps expose le projet qu'il étudie et dont il recherche l'accomplissement depuis longtemps. Pendant le voyage d'Alexandrie au Caire, il éblouit et il charme tout le monde. Il n'y avait d'ailleurs qu'une seule personne à convaincre. Au Conseil des ministres, quand le Vice-Roi avait parlé, son entourage se contentait de porter la main au front et de s'incliner avec respect. C'était, peut-être, pour éviter les crises ministérielles.

« Les négociations ne furent pas longues, car Mohammed-Saïd avait compris la grandeur de l'œuvre, la gloire qui pouvait en rejaillir sur lui, et le bien qui devait en résulter pour son pays. En arrivant au Caire, il faisait part au corps consulaire, venu pour le saluer, de la concession qu'il venait d'accorder. Dans un de ses livres, où il relate l'histoire des négociations, qui ont précédé l'ouverture du Canal, M. de Lesseps rappelle le plaisir qu'il éprouva, lorsque, en sortant d'une des conversations qu'il avait quotidiennement avec le Vice-Roi, il aperçut un magnifique arc-en-ciel. Nous savions déjà que Noé, en sortant de l'arche, n'avait été très rassuré que lorsque l'arc de sept couleurs, reliant le ciel et la terre, lui était apparu. Je me figure que l'habile négociateur éprouva le même enchantement que le vieux patriarche, mais pour des raisons différentes, et la parole, qui venait de lui être donnée, le ravissait encore plus que l'arc-en-ciel. En tous les cas, jamais plus ferme espérance ne pénétra dans le cœur d'un homme.

« Si j'ai passé rapidement sur les événements que je viens de rappeler, je ne ferai pas davantage l'histoire détaillée de la construction du Canal. Ferdinand de Lesseps l'a écrite lui-même et elle vient d'être reprise avec le grand talent et avec la haute compétence qui distinguent notre éminent collègue M. Jules Charles-Roux.

« Aux ingénieurs qui prétendent que le niveau de la Méditerranée





STATUE DE FERDINAND DE LESSEPS.

et de la Mer Rouge sont différents, M. de Lesseps oppose les études de Linant-bey, de Mougel-bey et de Bourdaloue. Puis M. Larousse est appelé, et il désigne la plage de Péluse, pour y fonder le port auquel on donnera bientôt le nom de Port-Saïd. C'est à ce moment que l'opposition de Lord Palmerston et de Lord Stafford de Ratcliff devint de plus en plus violente et de plus en plus agressive. Quelle que soit la valeur de ces hommes d'État, on est obligé de leur refuser le don de prophétie et rien de ce qu'ils ont annoncé, à propos du Canal de Suez, ne s'est vérifié. Un quart de siècle ne s'écoulera pas sans que Ferdinand de Lesseps soit acclamé par la nation anglaise et sans que le Gouvernement de la Reine ne profite, avec une merveilleuse habileté, de l'occasion qui lui était offerte, pour devenir le principal actionnaire de la Compagnie du Canal de Suez. Une Commission internationale d'ingénieurs est réunie et déclare que le Canal direct de Suez à Péluse est un travail, sinon facile, du moins très réalisable. L'émission de l'emprunt nécessaire pour réunir les premiers fonds a lieu et son succès est complet. La période des grands travaux commence et, avec la coopération d'habiles ingénieurs, tels que M. Sciama et d'autres dont je parlerai tout à l'heure, le travail se poursuit d'abord avec le concours de la corvée, puis avec d'autres procédés. M. Hardon fut le premier entrepreneur, puis M. Couvreux trancha le seuil d'El Guishr, enfin MM. Borel et Lavalley inventèrent de nouveaux appareils qui leur permirent d'accomplir leur tâche gigantesque. Leurs noms resteront attachés à l'un des plus beaux ouvrages que le génie des constructeurs aura entrepris.

« Pendant qu'ingénieurs et entrepreneurs se consacrent avec dévouement à la mission qui leur est confiée, Ferdinand de Lesseps agit de son côté, et avec quelle force et avec quelle énergie ! Il ne lâche pas le Vice-Roi qui est tenté de céder parfois devant les menaces et les agressions dont il est l'objet ; il l'accompagne dans un voyage sur le Nil Blanc, où Mohammed-Saïd voulait affirmer ses droits souverains et procurer un peu de bien-être à cette partie de son peuple.

« Il s'adjoint à cette époque M. Barthélemy Saint-Hilaire, puis

son fils Charles de Lesseps, et il avait bien choisi ses collaborateurs. M. Charles de Lesseps a le droit de garder pour lui une part des honneurs qui sont rendus aujourd'hui à son père. Rien de ce qui a été fait dans le Canal, à partir de ce moment, n'a été fait sans qu'il y participe. Il est le secrétaire et le conseil de son père et il l'accompagne dans ses excursions et dans ses campagnes. Lorsqu'on connaîtra mieux une autre partie de la vie de M. de Lesseps, on saura quel fils il a eu auprès de lui. Le dévouement, ou plutôt la dévotion, que celui-ci avait pour son père, lui a fait accepter tout ce qui lui était demandé ou imposé par l'autorité paternelle, et cette abnégation de lui-même ira jusqu'au sacrifice absolu de ses opinions et de sa personne. L'amour filial ne peut pas être plus complet, car il était chez lui à l'état de passion et la passion ne discute pas, elle adore et elle se sacrifie.

« A la mort de Mohammed-Saïd, en 1863, la Méditerranée pénétrait dans le lac Timsah, mais une partie seulement de la tâche était accomplie. Ismaïl-Pacha, pressé par l'opposition qui ne désarmait pas, ne voulut pas interrompre les travaux, mais il imposa des conditions nouvelles. Pour sortir d'embarras, il s'en rapporta à l'arbitrage de l'Empereur Napoléon III, et la décision du Souverain fut le salut de l'entreprise. Les événements survenus ailleurs ne peuvent pas faire oublier que, sans la puissante intervention de l'Empereur et de l'Impératrice, la Compagnie de Suez aurait été gravement compromise et aucune divergence politique ne peut diminuer la reconnaissance qui leur est due.

« Des souvenirs personnels de cet hiver de 1862 à 1863 me reviennent en foule. Quelques voyageurs français s'étaient rendus en Égypte et à l'Isthme de Suez. Ils y furent accueillis avec cette bienveillance et avec cette bonne grâce, que nul ne possédait plus que M. de Lesseps.

« En même temps qu'eux, un autre visiteur arrivait de Constantinople. C'était l'ambassadeur d'Angleterre, Sir Henry Bulwer. Il avait un esprit très fin et très cultivé, mais le charme lui faisait défaut et il cherchait rarement à arrondir les angles de sa maigre et

petite personne. Il appartenait à cette école de diplomates qui ont plus de confiance dans leur rudesse et dans la crainte qu'ils inspirent que dans le pouvoir de leur séduction. Et le contraste était grand entre ces deux hommes également tenaces, mais dont l'un était aussi brillant et aussi en dehors, que l'autre était froid et réservé. Pendant le séjour dans l'Isthme, rien ne fut négligé pour ne montrer que ce qu'on voulait laisser apparaître. Les banquets, les fantasias et les fêtes se succédaient, jetant aux yeux de l'hôte malintentionné la poudre d'or à travers laquelle il était plus difficile d'apercevoir la réalité. Dans cet assaut quotidien, M. de Lesseps avait certainement l'avantage, mais Sir Henry se réservait de rendre les coups, lorsqu'il serait rentré dans le calme de son ambassade, et il ne s'en est pas privé.

« L'un des témoins de cette pittoresque et curieuse tournée ne se doutait guère que son voyage serait suivi de beaucoup d'autres dans la même région. Son étonnement aurait été encore plus grand si on lui avait annoncé que les circonstances, à défaut de son mérite, l'appelleraient à présider la solennité qui nous réunit aujourd'hui, et à redire, devant vous, la gloire et le génie du créateur du Canal de Suez.

« Quoique l'on fût bien loin encore de la fin des travaux, M. de Lesseps commençait à lancer des invitations pour l'inauguration du Canal. Son indomptable volonté avait décidé que toutes les difficultés seraient évitées et que tous les obstacles seraient surmontés à la fin de 1869. Il était toujours attiré par ce qui semblait impossible aux autres.

« Il y a aujourd'hui trente ans, la rade de Port-Saïd abritait une flotte comme jamais aucun port n'en a contenue. Chaque bateau avait pour passagers des Souverains, des princes et des hommes les plus renommés de toutes les contrées de l'Univers. La munificence du Vice-Roi Ismaïl les recevait au milieu d'un appareil de fêtes qui furent un long éblouissement. En présence de cette illustre compagnie, les prières musulmanes et les prières chrétiennes montaient ensemble vers le Ciel, et, sous une forme différente, s'unissaient dans

un même élan de joie et de reconnaissance. Le lendemain, l'Impératrice Eugénie, avec l'éclat de sa beauté, précédait une escorte de quatre-vingts navires. Les berges du Canal étaient couvertes d'une foule accourue de l'intérieur du pays, acclamant les Souverains et surtout celui qui, dans sa marche triomphale, était le héros du jour.

« Au milieu de ce rayonnement de gloire qui attire sur M. de Lesseps les regards du Monde entier, nos yeux ne peuvent pas se détourner de ceux qui avaient été choisis pour collaborer à la gigantesque entreprise. J'ai déjà prononcé quelques noms, mais il en est qui ont droit à une mention spéciale. Et en première ligne, il me faut rappeler que le confident et le conseil de tous les instants, depuis le début jusqu'à la fin, a été M. Ruyssenaers, le consul général des Pays-Bas à Alexandrie. Pendant les longues négociations et pendant les absences de M. de Lesseps, M. Ruyssenaers était toujours sur la brèche, prévenait des difficultés qui survenaient, parait les coups que l'on cherchait à porter, contribuait par son esprit délié à résoudre les problèmes et à détruire les obstacles. Aucun agent ne pouvait rendre plus de services qu'il n'en a rendus et aucun n'aura contribué d'une façon plus complète au succès définitif.

« M. Voisin-bey a été le directeur de tous les travaux. Bien préparé à sa lourde tâche par de remarquables études et par une expérience acquise dans les services publics, il peut dire que le creusement du Canal a été son œuvre et il mérite l'hommage que l'on rend à ceux qui ont fait des chefs-d'œuvre. L'art de l'ingénieur n'en avait pas encore accompli de semblables et, pendant longtemps, ce qu'il a fait servira de modèle à ceux qui entreprendront des travaux analogues. Il a eu près de lui M. Gioia qui donnait aux chantiers l'activité et l'entrain que sa nature énergique savait communiquer à ceux qu'il avait sous ses ordres. M. Laroche a été de même le dévoué collègue de M. Voisin-bey, et au jour des difficultés et des menaces, il a su montrer que les qualités techniques étaient doublées chez lui d'un courage et d'une résolution qui ont protégé et sauvé les travaux, à une des époques les plus critiques qu'ils aient traversées.



« Dans les vastes conceptions de M. de Lesseps n'entraient pas seulement le désir de fournir au commerce et à l'activité humaine les moyens de se développer et de prendre des chemins nouveaux. S'il déchirait des continents, c'était aussi et peut-être surtout pour améliorer le sort des hommes, en leur procurant, avec plus de richesses, un peu plus de bonheur. Lorsqu'il amenait les eaux du Nil dans les parties desséchées de l'Isthme de Suez, il rêvait de rendre cette terre féconde et de faire revivre la culture et l'abondance, dont les légendes bibliques entretiennent le souvenir. Pour donner un exemple, il pria un de ses jeunes collègues, M. Jules Guichard, de prendre la direction d'un vaste domaine qui lui avait été concédé. En quelques années, les sables du désert étaient couverts de magnifiques récoltes et l'exploitation de l'Ouâdy montra ce qui peut être obtenu dans ces contrées, par l'intelligence et par la volonté. Ainsi que le rappelait dans un de ses remarquables articles M. Charles-Roux, l'on pourrait citer également cette mise en valeur de la terre d'Afrique comme un type de colonisation. Il y a peu de temps, lorsque nous inaugurions le monument élevé à la mémoire de M. Jules Guichard, nous avons vu accourir de tous les côtés du désert des Arabes et des Bédouins. Ils tenaient à montrer le respect et la reconnaissance qu'ils avaient conservés pour leur ancien chef et que plus de vingt années écoulées n'avaient pu ni détruire ni diminuer.

« Ceux qui s'établiront dans le siècle qui va s'ouvrir sur le sol africain — et le nombre en sera grand — feront bien de relire les pages écrites par M. Jules Guichard sur la colonisation de l'Ouâdy. Ils ne trouveront nulle part un conseiller meilleur et un guide plus sûr. Après avoir si bien rempli la mission qui lui avait été confiée, M. Guichard organisa, avec non moins de bonheur, le Service du Transit, et son esprit était si précis, et son jugement était si bon, que la plupart des règlements rédigés par lui sont encore appliqués aujourd'hui, malgré les modifications introduites dans le Canal et dans la construction des navires. Lorsque M. de Lesseps mourut, ce fut M. Guichard qui le remplaça et, par les services qu'il avait rendus et par les connaissances qu'il possédait, il réunissait tous les

titres pour prendre la place du glorieux fondateur de la Compagnie.

« Parmi les grandes qualités de M. de Lesseps, était celle de savoir s'entourer. Il avait confiance dans la bonté humaine et il pensait que les mauvaises natures sont plus rares qu'on ne le suppose généralement. Il a été bien servi par cet optimisme et il a eu rarement à le regretter. Dans cette foule qui encombrait les chantiers du Canal, pendant la construction, il y avait un singulier mélange de toutes les races et de toutes les nationalités. Un jour, débarqua une bande de condamnés, échappés d'un pénitencier des bords de l'Adriatique. On leur donna de l'ouvrage et ils devinrent de bons ouvriers. Je ne doute pas qu'ils ne soient devenus de bons électeurs.

« Je me souviens que, pendant une de nos chevauchées à travers les endroits, où passent aujourd'hui les navires, M. de Lesseps me disait, et non sans quelque orgueil : « J'ai parmi mes principaux em-
« ployés deux condamnés à mort. Ils avaient, pour être décapités,
« des raisons différentes, car l'un a suivi la duchesse de Berry en
« 1832 et l'autre avait un goût trop prononcé pour les barricades.
« Ils s'entendent à merveille et leur dévouement pour moi ne les
« ferait reculer devant aucun sacrifice. Les divergences d'opinions
« n'ont pas toujours des racines assez profondes pour qu'un peu
« de bienveillance et d'affection ne puissent pas les arracher. »

« Ce n'était pas seulement le dévouement que M. de Lesseps savait inspirer, et ceux qui le suivaient avaient en lui une foi ardente. Il exerçait sur eux une véritable magie et le secret de sa puissance n'avait pas d'autre origine que son amour de l'humanité et sa passion pour améliorer le sort des êtres qui habitent la terre.

« Au lendemain de l'inauguration du Canal, M. de Lesseps connut les enivrements de tout ce que la gloire peut procurer à ceux qui ont accompli une grande action et qui ont remporté une éclatante victoire. Aucun conquérant, aucun orateur et aucun poète n'ont été l'objet de plus d'adulations et n'ont été entourés d'un nuage d'encens plus épais et plus embaumé.

« A l'ivresse du triomphe, il joignit les joies plus sûres et plus durables de son foyer reconstitué. Une jeune et ravissante femme

apportait le bonheur dans la maison isolée et une famille, aussi belle que nombreuse, devait pendant quinze années procurer ce que ni la gloire ni les triomphes ne peuvent donner. Elle devait devenir aussi la consolation de bien des tristesses. La célébrité et l'admiration dont jouissait M. de Lesseps faisaient affluer vers lui les demandes et les propositions. Ceux qui songeaient à créer un grand lac en arrière de la Régence de Tunis, ceux qui voulaient relier l'Asie Mineure au golfe Persique par un chemin de fer, ceux qui voulaient couper l'Isthme de Corinthe, tous demandaient au créateur du Canal de Suez de les aider de ses conseils et de son expérience. Il leur accorda ses lumières et ses avis, mais il ne voulut pas prendre une part directe à aucun de ces travaux.

Il ne sut ou il ne put pas résister aux sollicitations des congrès réunis et auxquels prirent part des représentants de toutes les nations, qui le suppliaient d'entreprendre le percement du Canal de Panama, de cette œuvre analogue à celle de Suez, et que Leibnitz, Gœthe, Humboldt et les saint-simoniens avaient signalée comme l'un des plus grands services, que l'on pourrait rendre à la civilisation humaine. Il se mit à l'œuvre avec l'énergie et l'activité que l'âge n'avait pas encore pu diminuer; mais je ne ferai pas le récit de ce qui devait aboutir à des désastres et à des ruines. Cette histoire sera mieux écrite par ceux qui seront moins rapprochés que nous d'une catastrophe qui anéantit en quelques jours tout ce qui avait été accompli, qui jeta un voile de deuil sur la France entière et qui porta à M. de Lesseps le coup fatal dont il ne devait plus se relever. Dans quelques années, le Canal de Panama sera probablement achevé; il le sera peut-être par ceux qui s'y étaient d'abord le plus opposés et qui se chargeront de démontrer que l'entreprise était bonne et n'était pas chimérique. Ses flottes et le commerce de la jeune nation qui prend une place nouvelle pour influer sur les destinées du Monde, vogueront peut-être bientôt à travers un Canal, qui deviendra l'élément le plus efficace de sa force et de sa puissance. Gœthe avait désiré vivre pour être témoin du percement des Isthmes de Panama et de Suez. M. de Lesseps, qui en aura été l'initiateur, est mort après n'avoir



ENSEMBLE DU MONUMENT DE FERDINAND DE LESSEPS.

accompli que la moitié de sa tâche. Mais cette part est assez large et assez belle pour que peu d'autres puissent lui être comparées.

« L'ancienne maison d'Agnès Sorel a abrité le vieillard mourant de déception et de tristesse. Il s'est condamné à un silence, que ses yeux grands ouverts et qui semblaient interroger, rendaient encore plus sinistre. Les siens veillaient sur lui avec de tendres soins, qui ne parvenaient pas à rompre la muette inquiétude, que trahissaient ses regards. Son fils Charles, sur les conseils d'un ami aussi clairvoyant que délicat, s'approcha un jour de lui et lui dit : « Ne sois pas trou-« blé, mon père, tu peux être rassuré et être paisible, car ton hon-« neur est intact et chacun te respecte. » Un éclair de joie traversa la physionomie du vieillard, qui se souleva à demi, se précipita sur les mains de son fils, qu'il arrosa de ses larmes et il lui dit : « Tu es un bon fils, tu es un excellent fils, et je te bénis. » Ce furent presque ses dernières paroles.

« Et maintenant, reprenant la pensée exprimée par M. Anatole France, les actionnaires de la Compagnie de Suez ont décidé, par un vote unanime, qu'un monument élevé à l'entrée du Canal, rappellerait aux générations qui nous suivront l'image de celui qui fut le fondateur de l'œuvre utile et féconde dont ils ont si largement bénéficié. L'image n'était pas nécessaire pour sauver son nom de l'oubli, mais elle sera le témoignage de notre admiration et de notre reconnaissance.

« La statue qui est debout devant nous a été exécutée par l'un des maîtres qui honorent le plus, par leur talent, l'admirable École de sculpture, dont notre pays a le droit de s'enorgueillir. M. Frémiet devait comprendre la grandeur et le prestige de celui qu'il voulait représenter. Lui qui avait su faire revivre cette Jeanne d'Arc pleine de poésie, comme le lis de la rosée, la Jeanne d'Arc d'Orléans et de Reims, « Jeanne la libératrice », a su aussi reproduire et rappeler les traits du grand entrepreneur « des tâches vastes et pacifiques », du grand libérateur des Mers.

« Lorsque le soleil émergeant de l'horizon oriental se lèvera, pour inonder de ses paillettes d'or les sables du désert, il enveloppera

d'une éblouissante clarté la figure qui se dresse devant lui ; le bronze reflétera ses rayons lumineux qui seront aussi des rayons de gloire, d'une gloire si bien méritée et que nous avons voulu perpétuer.

« Les pavillons des nations, en pénétrant dans le Canal de Suez, s'abaisseront devant la statue de M. Ferdinand de Lesseps et ils salueront son immortalité. »

***

A son tour, M. le vicomte E. Melchior de Vogüé, au nom de l'Institut de France, prononça le discours suivant :

« Monseigneur,

« Mesdames, Messieurs,

« Vous êtes venus, sur ces mers rassemblées, honorer l'homme qui leur commanda de servir son rêve, et qui fut obéi par les mers. J'ai charge de lui apporter le salut fraternel de la grande famille qui le réclame à un double titre, l'Institut de France. Au nom de l'Académie française, au nom de l'Académie des sciences, je viens commémorer notre illustre confrère devant la statue qui le figure, dans le lieu où Ferdinand de Lesseps est présent, tout entier, pour les siècles. Son corps périt ailleurs ; son âme vit ici, sur le chantier de travail que sa pensée ne quitta jamais, sur le Canal où cette pensée obstinée s'est faite œuvre vivante.

« Pourquoi donc était-il dans nos Compagnies de savants et d'écrivains, ce confrère actif qui ne se piquait ni de science, — parce qu'il devinait ce que la science étudie, — ni de littérature, parce qu'il écrivait sur son grand livre, la planète ? Ferdinand de Lesseps, entrepreneur : ainsi le qualifient les actes commerciaux où son nom est mentionné. Réfléchissons, messieurs, au sens premier et à la beauté intérieure de ce mot : pris à une certaine hauteur, il définit la profession de tous les génies hors cadres qui ont conçu, osé, réalisé une entreprise extraordinaire ; il désigne à nos suffrages tous les poètes de la pensée ou de l'action, quel que soit leur outil, qui modelèrent le monde sur la forme de leur rêve. Lesseps était des

nôtres au même titre qu'un autre confrère, un autre entrepreneur, qui le précéda sur cette terre d'Égypte où il donna à l'Institut de France des lettres de grande naturalisation; celui-là s'appelait Napoléon Bonaparte. Lesseps a ramassé une des idées de Bonaparte; et de la graine jetée au vent du désert par ce génie prodigue, il a fait germer et croître cette forêt de mâts qui relie l'Orient à l'Occident.

« Idée ancienne, d'ailleurs, vieille comme l'audace des navigateurs. Vous savez tous — on vous le rappelait tout à l'heure — comment le mirage des mers réunies a plané sur le désert pendant des milliers d'années depuis l'aube des temps historiques; chimère toujours tentatrice, toujours irréalisable pour les grands esprits, pour les maîtres puissants qui la caressèrent un instant et ne surent pas la féconder. Il semble qu'avant de faire sur l'œuvre du Créateur cette retouche essentielle, l'esprit humain ait dû procéder comme la nature dans ses formations géologiques; une gestation séculaire, une lente accumulation de petits efforts prépare tous les changements durables dans la structure de notre globe. Laissez-moi croire, dans l'ordre spirituel comme dans l'ordre cosmique, à cette force de la tradition, à ce lien d'aide mutuelle entre les générations, qui fait qu'un désir ancien de l'humanité, longtemps inefficace, aboutit enfin et se réalise après qu'il a mûri dans beaucoup de cœurs. Désirs des vieux Pharaons, des conquérants romains, des Khalifes arabes, du conquérant français et de ses savants confrères, désirs de Sésostris et d'Alexandre, de César et de Bonaparte, il n'a pas fallu moins que toutes ces velléités pour forger enfin la volonté que nous avons vue vivre et vaincre dans la personne de Ferdinand de Lesseps.

« Une volonté! C'était tout l'homme. On a tout dit de lui quand on a prononcé ce mot. Concentré sur une idée juste, ce vouloir exclusif et passionné l'a conçue, portée, nourrie, défendue et développée à toutes les périodes de la croissance, comme fait la mère pour le fruit de ses entrailles. Qu'était-ce que les travaux du fabuleux Hercule, en comparaison des difficultés dont Lesseps a triomphé? Elles étaient innombrables, elles paraissaient invincibles. M. Charles-Roux vient de les retracer dans une belle page d'histoire; mais nul récit

n'en peut donner idée à ceux qui n'ont pas suivi de près la genèse et la pénible enfance du Canal. Résistances de la matière, résistance pires de l'ignorance et des préjugés, appuyés sur une science trompeuse ; panique des capitaux timides, ligues des intérêts contraires ; force d'inertie des uns, oppositions violentes des autres, rien ne fut épargné à Lesseps.

« Il allait quand même, il écartait les mauvais desseins des hommes comme il déblayait les sables de ses tranchées. Les difficultés revenaient, le Khamsin ramenait les sables ; il ne se troublait pas, il creusait plus avant, tel ce Néhémias qui rebâtissait le temple la truelle dans une main, le bouclier sur l'autre.



Vte E. MELCHIOR DE VOGÜÉ,
de l'Académie française.

« Elle apparut vraiment grande, la volonté individuelle, isolée, quand elle sortit victorieuse du combat contre cette volonté faite peuple, l'Angleterre. On peut le proclamer aujourd'hui, car c'est rendre un équitable hommage à l'Angleterre : le caractère d'un homme ne reçoit la dernière trempe et la consécration suprême qu'après qu'il s'est mesuré avec les modernes héritiers de la volonté romaine. Lesseps a triomphé d'eux comme il faut toujours triompher, en ouvrant les yeux de ses adversaires sur leurs véritables intérêts. A force de courage et de raison, il a réduit et séduit cette énergie de la nature qui s'appelle, dans l'histoire, la nation anglaise. Si précieux que soient les services matériels dont la civilisation est redevable à notre glorieux ami, il mérite mieux encore la reconnaissance du penseur et du moraliste,



messieurs, parce qu'il a donné l'exemple salutaire, nécessaire entre tous, l'exemple d'une volonté ferme toujours appliquée sur le même objet. Nul n'a mieux justifié la définition de Buffon : le génie, c'est la patience.

« Souffrez que je fasse ici une amende honorable. Il y a un quart de siècle, un dîner hebdomadaire réunissait chaque dimanche quelques Français du Caire dans le beau jardin de l'Ezbékieh. Des esprits distingués se rencontraient là, des explorateurs qui venaient de fouiller l'Afrique, des diplomates, des artistes éminents, comme Paul Baudry, des savants respectueusement groupés autour du bon Maître, de ce Mariette-bey dont la parole ardente évoquait les dieux et les hommes de la première histoire. On causait, on échangeait des aperçus sur toutes choses.... Pardonnez-moi de m'attarder avec ces ombres : je les aimais ; toutes ont fui, déjà.... Quand Lesseps était des nôtres, il prenait peu de part à l'entretien ; il paraissait absent, indifférent aux questions, aux livres qui nous intéressaient ; mais, dès qu'un mot lui en fournissait l'occasion, il faisait dévier la conversation sur le Canal de Suez : problèmes africains, histoire de la primitive Égypte, politique européenne, mouvement général des idées et des affaires dans l'univers, il ramenait tout à sa pensée tyrannique. Ce n'était point faiblesse sénile : jamais l'étonnant vieillard n'avait été plus jeune. Un soir, en sortant de la réunion, quelques étourdis, — ils commençaient de vivre, et c'était leur excuse, — hasardèrent ces propos que j'ose répéter : « Quel homme « étrange, ce grand Lesseps ! Quelles lacunes dans son intelli- « gence ! »

« Depuis lors, un quart de siècle a passé. J'ai réfléchi, j'ai vu la vie, et combien elle est pauvre, quand elle n'est riche que d'intelligence, si l'on entend par là cette curiosité subtile et dispersée qui jouit de tout comprendre, qui languit impuissante à créer. Que de fois j'ai rougi de notre jugement téméraire, en rendant justice à l'homme qui m'avait montré la forme rare et supérieure de l'intelligence, celle que rien ne distrait de son opération créatrice !

« Cette volonté infrangible n'était ni dure, ni brutale ; elle savait

se faire souple, insinuante, preneuse d'hommes. Et les hommes la suivaient comme un aimant; comme ils suivent toujours les optimistes, les grands marchands d'espoir. Vous vous rappelez la fine réponse de Gœthe à Eckermann, qui lui demandait par quel pouvoir secret Napoléon s'attachait tant de dévouements : « Il donnait, dit « le poète, il donnait à tous les hommes la conviction qu'il les con- « duisait au but particulier que chacun d'eux s'était assigné. » — Ce fut aussi le secret des réussites de Lesseps dans son apostolat. Avec ses amis, ses proches, ses enfants, ce grand volontaire était bon jusqu'à la faiblesse. Parmi ses nombreux intimes, — les intimes de Lesseps, c'était le quart, peut-être le tiers des habitants du globe, — qui ne se souvient du modeste appartement de la rue Saint-Florentin, et de la cheminée légendaire où il nous montrait, après dîner, avec tant d'aimable bonhomie, la joyeuse rangée de petits souliers au-dessus des berceaux ? Les petits souliers se sont élargis : ils foulent aujourd'hui les berges du Canal. Les enfants qui dormaient dans les berceaux m'écoutent parler du père aimé, avec le regret de ne plus le trouver dans son chalet d'Ismaïlia, avec l'orgueil de voir son image dressée dans la gloire. Ils vous diront que ce rude briseur d'obstacles ne froissa jamais un de leurs petits cœurs. Je veux oublier le léger désagrément dont il fut responsable ; on m'a conté, — ce doit être une calomnie, — qu'un jour, à l'examen de géographie, une de ses enfants répondit fort mal ; on la reprenait, elle s'écria : « Comment voulez-vous que je sache votre géographie ? « Papa l'a toute changée ! »

« Si exceptionnel que fût ce génie, il eût peut-être échoué, sans la désignation providentielle qui le fit apparaître dans le lieu et dans le temps où il trouvait son emploi naturel.

« Il était adapté au lieu. L'Orient, terre des miracles et piédestal des immenses destins, l'Orient où les grandes choses semblent plus faciles et plus prestigieuses ; l'Égypte, qui enseigne à chaque pas les œuvres colossales faites pour l'éternité, c'était bien le théâtre prédestiné à l'imagination prophétique, à l'action intrépide et somptueuse d'un Lesseps. On peut dire qu'il avait l'Égypte dans le sang,

puisque son père y avait vécu; lui-même, il y forma de bonne heure sa jeune pensée, il y mûrit un de ces desseins dont l'esprit s'effrayerait partout ailleurs qu'au pied des Pyramides. Bossuet a deviné l'ancienne Égypte dans une phrase exacte et forte du *Discours sur l'Histoire universelle*: « La température toujours uniforme du pays « y faisait les esprits solides et constants. » Lesseps respira cette constance dans l'air de la vallée du Nil.

« Par bien des côtés, c'était un homme de la Bible, un contemporain des Patriarches. Cette parenté nous frappait, quand il nous expliquait les antiques traditions par des exemples empruntés à ses propres aventures. A l'entendre, tout devenait clair et facile dans les prodiges que rapporte l'Écriture : il avait recueilli la manne et fait jaillir l'eau du rocher; le pouvoir de Joseph, il l'avait conquis chez un nouveau Pharaon; les ruses de Samson, il s'en était servi; les Bédouins de la horde de David, il les domptait et les attachait à sa fortune comme le fils d'Isaï.

« Il avait de l'Oriental l'endurance physique, la sobriété de vie, l'audace tranquille, les vues simples et intuitives, le fatalisme et les superstitions, la foi aveugle dans l'assistance supérieure qui ne manque jamais aux vaillants; il tenait aux pasteurs du désert par son humeur nomade, par le sens des grandes migrations, des courants qui les déterminent et des travaux qui les facilitent. Aux objections peureuses des statisticiens et des armateurs, il répondait sérieusement en dressant le bilan des échanges entre le roi Salomon, le sultan d'Ophir et la reine de Saba.

« Je crois bien que rien ne l'étonnait ni ne lui déplaisait dans la vie surabondante du roi Salomon !

« Battu du vent contraire et près de sombrer en Europe, il retrouvait des forces neuves en touchant sa terre de prédilection. A chevaucher près de lui sur cette terre, on avait le sentiment qu'il ne pouvait être malheureux qu'ailleurs. Hélas! que n'eut-il lui-même ce sentiment! La prédestination s'accuse jusque dans cette gigantesque effigie: la place en était marquée sur le sol égyptien, et là seulement. Un jour, dans le recul des siècles, quelque savant brouil-

lera les époques et la confondra avec les statues des Hycsos ou des rois thébains; il dira à ses élèves : « C'était un des souverains de « cette race et de ce pays. » — Jamais peut-être l'archéologue ne sera tombé si juste !

« Ce génie était merveilleusement approprié à notre temps. Il y a des génies qui viennent trop tôt ou trop tard, et périssent inutiles par ce défaut de concordance avec le siècle. Les uns, prophètes mal écoutés, devancent douloureusement leur époque et n'auront d'audience que dans les âges à venir. D'autres, attardés dans le passé, offrent vainement à leurs contemporains des forces admirables, qui n'ont plus d'emploi dans le présent. Lesseps fut par excellence l'homme représentatif et le serviteur nécessaire de notre dix-neuvième siècle. Le caractère essentiel et le grand titre d'honneur de ce siècle, nous les apercevons clairement à l'heure où il s'achève : c'est le rapprochement de toutes les parties du globe par les découvertes et les applications pratiques de la science ; c'est la fusion des peuples et des intérêts, leur compénétration mutuelle par les courants économiques; c'est la victoire des hommes réunis sur la nature, l'obstacle, l'espace.

« Lesseps eut l'intuition de ces métamorphoses à l'heure où une divination du génie pouvait seule les pressentir; il en fut le principal promoteur et le plus efficace artisan. Son œuvre est si bien liée au mouvement général du siècle, elle apparaît avec une telle évidence à la fois cause et effet de ce mouvement, que l'historien ne conçoit pas le dix-neuvième siècle sans l'esprit de Lesseps, ou l'esprit de Lesseps hors du dix-neuvième siècle. Il y eut vraiment une intention mystérieuse dans le décret divin qui fit naître cet homme à l'aurore, qui le conduisit presque au déclin de la période qu'il symbolise. Il a disparu, le siècle va mourir : ne pensez-vous pas, messieurs, que ces coïncidences nous invitent à envelopper le siècle et son homme dans le même jugement? C'était l'usage ancien dans ce pays d'Égypte, vous le savez, de soumettre au libre jugement des peuples le règne et le roi qui venaient de descendre, comme dit le Rituel d'Osiris, dans l'ombre de la Vallée de la Mort.

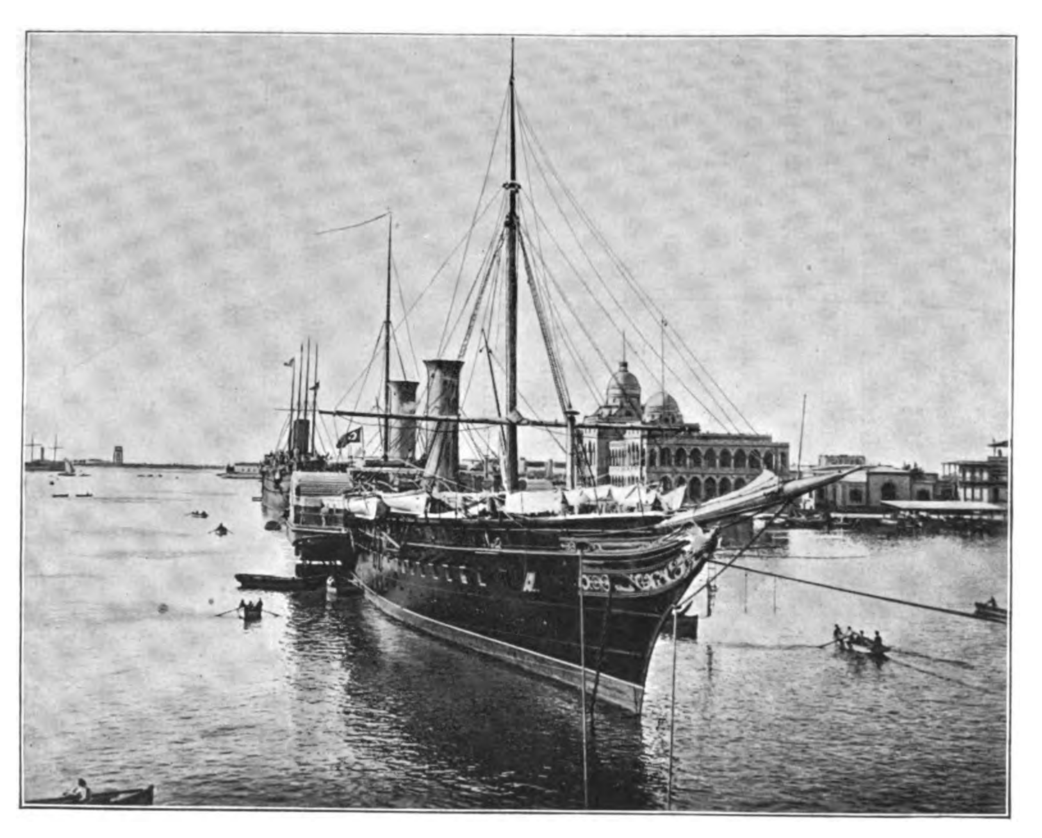
« Il fut grand et inégal, ce siècle d'où nous sortons. Il donna aux hommes des espérances infinies et n'en réalisa qu'une part. Il acquit des forces magnifiques, il n'en voulut pas connaître la limite. Courageux jusqu'à la témérité, il aborda plus de problèmes qu'il n'en pouvait résoudre. Et sur le tard, ployant sous la fatigue de trop d'entreprises, il languit, incertain, accablé : un voile noir semble parfois s'épaissir sur les âmes de ses fils. Les cœurs chagrins oublient les œuvres qu'il édifia sur tant de ruines ; les cœurs meurtris l'accusent d'avoir détruit leurs paisibles asiles, alors que son ambition présomptueuse n'avait pas le pouvoir de leur en assurer de nouveaux.

« Est-ce du siècle que je parle, est-ce de Lesseps ? Je ne sais : nous avons vu qu'ils se confondaient si étroitement !

« Plus tard, d'une vue plus calme et plus lointaine, on regardera notre siècle avec plus d'indulgence. On appréciera mieux son immense labeur, cette communication de lumières et de services établie entre tous les hommes, les barrières naturelles aplanies et les abîmes de l'ignorance comblés, le souci de grouper et de protéger les faibles, d'élever leur humble vie en y mettant plus de bien-être, de douceur et de dignité.

« Ici, je sais que je parle pour le siècle et pour Lesseps. Oui, si jamais le premier rayon du soleil d'Égypte doit tirer de cette statue les paroles qu'il arrachait, disent les anciens, au colosse de Memnon, les navigateurs ne recueilleront de l'oracle que ces mots : « Ouverture toujours plus large de toute la terre à toutes les nations ! « Rivalité féconde dans le travail ! Paix aux hommes de toute race « dans leurs œuvres pacifiques ! » Le siècle futur, n'en faisons pas doute, reconnaîtra dans ce langage ce qui fut toute l'âme, toute la passion et toute l'action de Lesseps ; et il achèvera de lever respectueusement, comme nous venons de le faire, le voile de deuil qui cacha quelques instants, avant le matin de la pleine gloire, ce front d'airain attristé naguère, rasséréné aujourd'hui, par la splendeur croissante de son bienfait.

« Séparons-nous, messieurs, sur un autre acte de foi. L'huma-



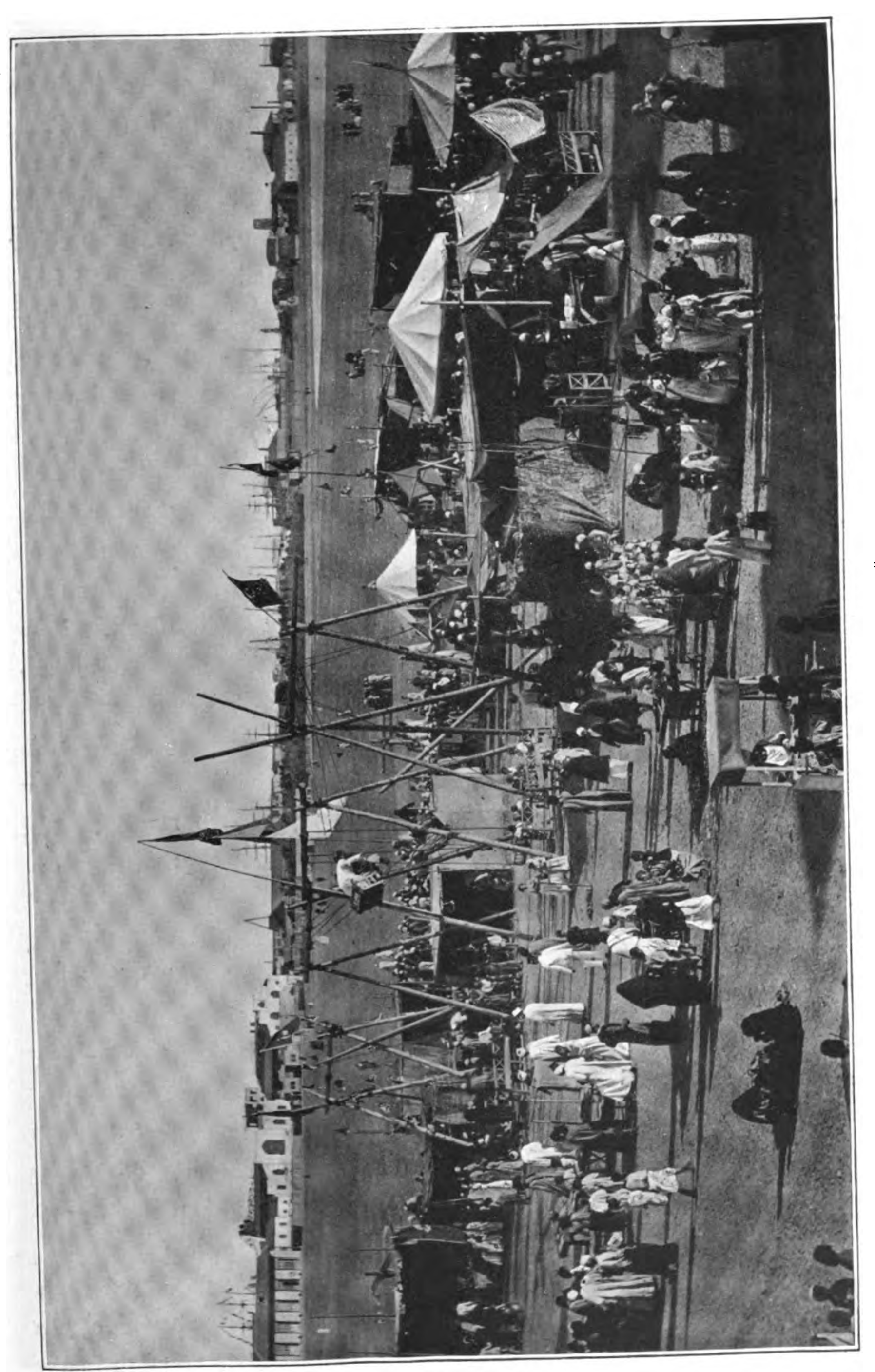
LE « MAHROUSSAH », YACHT DE SON ALTESSE LE KHÉDIVE.

nité peut hésiter un moment devant les tâches rationnelles et nécessaires : armée du pouvoir souverain que la science lui a conféré, elle ne balancera pas longtemps à les accomplir. Le jour est prochain, peut-être, le jour viendra certainement où un navire passera au pied de cette vigie anxieuse, qui l'attend : il aura fait le tour abrégé du monde en franchissant, dans les deux hémisphères, les deux canaux interocéaniques Ah ! que le Dieu juste l'amène vite, le vaisseau consolateur qui cicatrisera l'ancienne blessure, le messager de la revanche qui apportera cette complète réparation ! Laissez-moi faire un dernier souhait : puisse-t-il battre les couleurs de France, ce navire annonciateur de la bonne nouvelle ! Elle sera plus douce au vieil ami, quand les hourras unanimes de l'équipage le salueront, dans la langue maternelle, d'un nom deux fois mérité ; du nom que notre peuple donnait à Lesseps durant toute ma jeunesse ; de ce nom que je n'ai pas su désapprendre et que l'univers ne désapprendra pas : le grand Français ! »

Enfin, M. Charles de Lesseps, au nom de sa famille, s'exprima en ces termes :

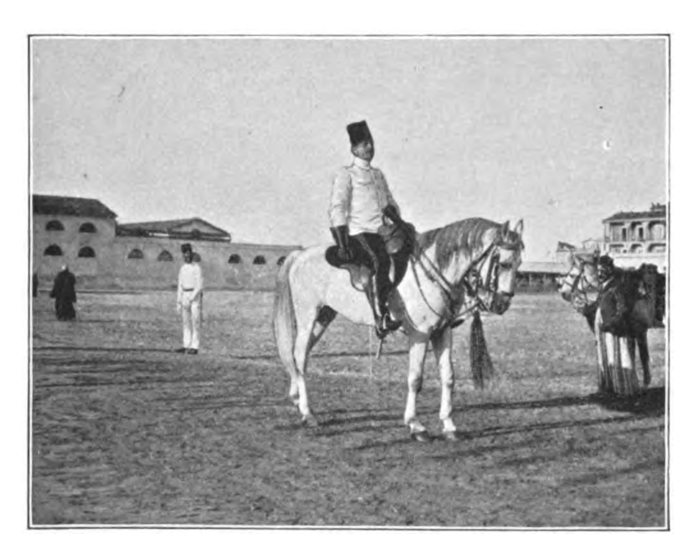
« Messieurs,

« Parmi les paroles de mon père constamment présentes à mon esprit, et qui plus d'une fois furent mon appui, il en est qui m'ont aidé à dominer l'émotion dont j'étais envahi, à l'approche de cette solennité. Un jour de mon enfance, je lui confiais la tristesse de mes pensées se reportant vers des êtres aimés qui n'étaient plus et que, tous deux, nous pleurions. Mon père, avec cette douceur communicative qui excellait à soulager la souffrance et à réchauffer le cœur, me dit qu'il fallait se faire un soutien dans la vie du souvenir de ceux qui nous avaient quittés, qu'on devait penser à eux toujours, sans amertume, en évoquant leur sourire ; c'est ainsi qu'en ce moment je vois revivre mon père et que m'apparaît son âme. N'est-ce pas elle que vous saluez en face du monument qu'un grand artiste a modelé avec une si noble inspiration ?



LA FÊTE POPULAIRE A PORT-SAÏD.

« Ceux nombreux encore, ici présents, qui ont approché mon père, se rappellent l'amour passionné de l'humanité qui le possédait, lorsqu'il menait à la conquête du désert des armées pacifiques de travailleurs. Ils ont ressenti cette joie de le servir, qui a rempli ma vie et qui suffisait à récompenser de toutes les peines. Rapprocher les peuples en leur ouvrant la terre, les rendre meilleurs en les faisant se connaître davantage, combattre l'erreur, la haine et la guerre, telles étaient ses préoccupations.



LE COMMANDANT DES GARDES-CÔTES.
Cliché de M. de Clercq.

« Vous assistiez, Prince, à ses luttes des premiers temps. Nul mieux que vous ne pouvait en rendre l'impression et nous la montrer avec plus d'éloquence. Vous aviez si bien pénétré cette nature faite de bonté et de foi inébranlable que vous deviez saisir combien avaient été poignantes les douleurs, qui ont d'autant plus affligé ses dernières années, que lui et les siens n'étaient pas seuls à les supporter. Vous aviez aussi connu ses triomphes, dont l'un des plus précieux pour lui, avait été l'accueil reçu de l'illustre assemblée dont le vicomte de Vogüé s'est fait aujourd'hui l'interprète, dans des termes de la plus vibrante élévation.

« Si l'on doutait qu'une loi supérieure conduit le monde dans la voie du progrès, on devrait se demander quelle force mystérieuse vous a amené dans l'Isthme il y a quarante ans, pour vous préparer

à être le continuateur de l'œuvre de mon père. Vous étiez marqué pour cette mission : la nature vous avait accordé les dons propres aux chefs nés pour diriger les hommes et s'en faire aimer.

« Ne me reprochez pas de me laisser entraîner par mon admiration pour votre caractère, par la certitude que, vous à la tête du Canal, l'esprit bienfaisant et universel de cette route libre pour tous s'affirmera chaque jour davantage au profit de ses serviteurs, de ses actionnaires, de toutes les marines.



LA PROMENADE A MÉHARI.
Cliché de M. Maurice Herbette.

« Autour de vous tout concourt d'ailleurs à perpétuer les traditions de la Compagnie : les personnalités de ses trois Vice-Présidents : sir John Stokes, M. Boucard et M. Charles-Roux, rappellent les phases principales de son existence. M. Charles-Roux a été l'un des croyants de la première heure ; délégué par la chambre de commerce de Marseille pour visiter les travaux en 1865, il brava les sarcasmes des sceptiques, qui le traitaient de jeune homme crédule, en proclamant sa confiance dans l'achèvement du Canal. L'entrée de sir John Stokes dans le Conseil a marqué la fin des difficultés politiques non les moins grandes de la Compagnie ; négociateur d'une entente établie pour le bien de tous, sur le terrain commercial, il a conclu avec mon père cette alliance fructueuse des intérêts anglais et français engagés dans l'entreprise, qui a eu pour base la loyauté. M. Boucard, arrivé au milieu de nous dans la période des perfectionnements de la vie ouverte, y apportait une science dont les améliorations du Canal ont largement bénéficié.

« A côté de ces sentiments, il en est d'autres que j'éprouve bien vifs aussi. Comment oublier ces protecteurs qui, en France du haut du trône, ont fait franchir à mon père des obstacles réputés insurmontables et ces collaborateurs dont l'énergie, l'intelligence, le dévouement ont assuré son succès? L'histoire retiendra leurs noms, comme elle honorera, dans la perpétuité des plus illustres Pharaons, la dynastie de Mehemet-Ali, qui a été en Égypte l'avant-garde de la civilisation s'épanouissant au delà du vieux monde.



LA PROMENADE A MÉHARI.
Cliché de M. Maurice Herbette.

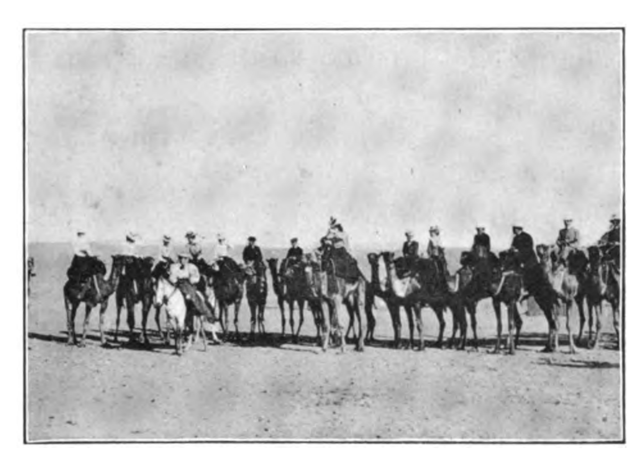
« Mon père a été l'instrument de la grande race dont vous êtes, monseigneur, le représentant et à laquelle il était attaché par des liens traditionnels dans notre famille. C'est l'œuvre des Vôtres, des Saïd, des Ismaïl, que les nations acclament.

« Au nom des miens, je joins ma voix au concert qui s'élève pour glorifier les héritiers de Mehemet-Ali, et je viens manifester notre gratitude envers ceux qui, par leur initiative, leur présence à cette cérémonie ou leurs magnifiques discours, ont voulu rendre à la mémoire de mon père un touchant et grandiose hommage. »

La cérémonie fut terminée à onze heures. S. A. le Khédive se retira avec le même cérémonial qu'à l'arrivée, et le public s'écoula dans un ordre parfait.

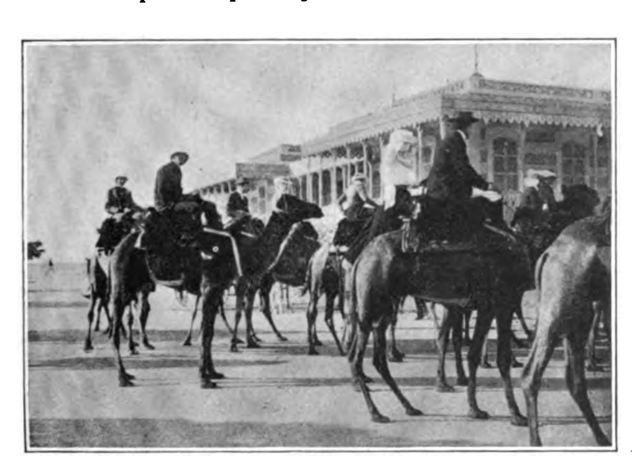
Grâce aux mesures prises par notre ingénieur en chef et nos chefs de service, le radeau avait fait merveille : préservés contre le soleil,

par des tentes fort joliment arrangées, et contre le mouvement des lames, par des dispositions savantes, les invités du Conseil avaient pu assister à la cérémonie, comme s'ils avaient été sur terre ferme, dans la tribune la plus confortable.



LA PROMENADE A MÉHARI.
Cliché de M. Maurice Herbette.

Dès onze heures et quart, l'*Indus* appareilla et vint prendre son mouillage en face des bureaux de la Compagnie, le long d'un appontement flottant, spécialement construit le long du terre-plein, pour permettre l'accès direct du bord à terre.



L'ARRIVÉE A L'HÔPITAL SAINT-VINCENT.
Cliché de M. Maurice Herbette.

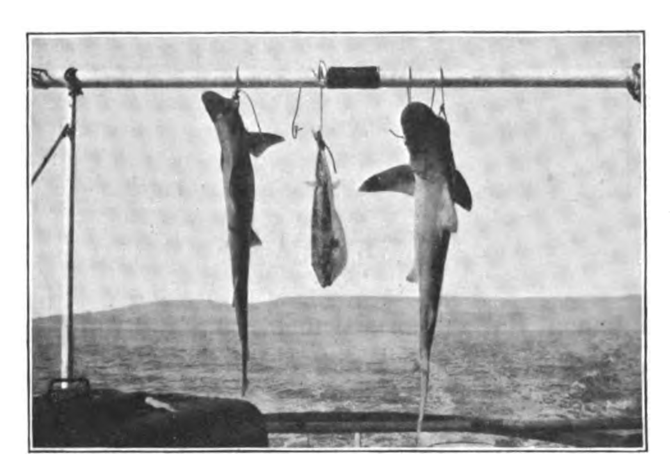
A une heure, la famille de Lesseps, MM. les Administrateurs et l'Agent supérieur, se rendirent à bord du yacht khédivial le *Mahroussah*, où S. A. le Khédive les avait invités à déjeuner.

C'est à l'issue de cette réception, pendant laquelle Son Altesse exprima à diverses reprises à M. le Président et à MM. les Administrateurs sa profonde satisfaction

pour la cérémonie du matin, qu'Elle remit à M. le prince d'Arenberg le grand cordon du Medjidieh et lui annonça qu'Elle avait accordé de nombreuses décorations à divers agents de la Compagnie.

Le soir, à sept heures et demie, eut lieu le banquet offert aux invités, dans le grand hangar aux fers des ateliers, très élégamment décoré et éclairé par la lumière électrique.

A neuf heures et demie, commença la fête vénitienne, à laquelle nous assistâmes à bord de l'*Indus* et que S. A. le Khédive honora de sa présence. A dix heures, le feu d'artifice fut tiré et, à dix heures et demie, toujours à bord de l'*Indus*, s'ouvrit le bal, par un radieux clair de lune.



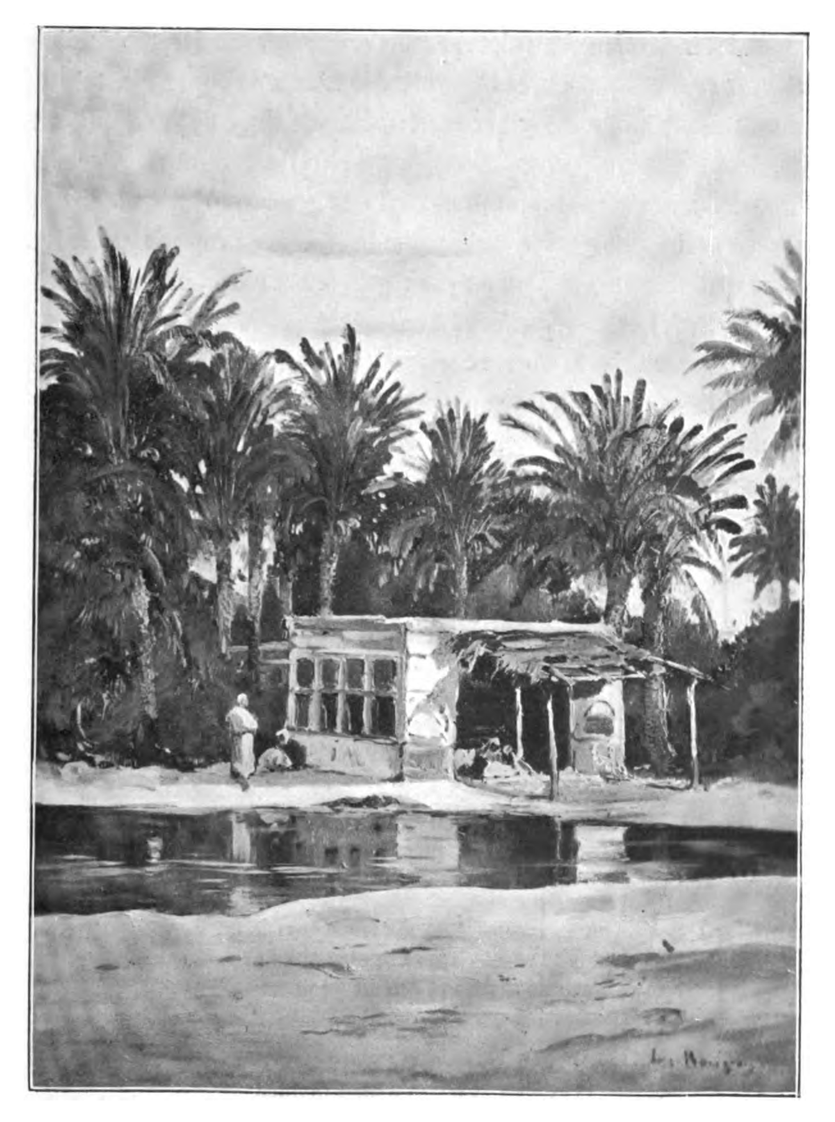
UNE BELLE PÊCHE DANS LA MER ROUGE.

Le 18, à neuf heures du matin, un train spécial emmena S. A. le Khédive, sa maison et ses ministres à Ismaïlia et M. le Président, accompagné des administrateurs, allèrent saluer Son Altesse à la gare.

* * *

Le lendemain matin, l'*Indus* leva l'ancre, s'engagea dans le Canal et mouillait à cinq heures dans le lac Timsah, en face d'Ismaïlia.

L'impression de nos invités, à la vue de cette ombreuse et fraîche oasis, fut bien celle que nous attendions et, après un pieux pèlerinage au chalet Lesseps, les groupes se formèrent et parcoururent avec étonnement l'avenue Guichard, l'avenue Poilpré, la place Champollion, le quai Mehemet-Ali, le bois de Boulogne. Puis on alla voir le dispensaire, le sanatorium et l'hôpital Saint-Vincent.



LES FONTAINES DE MOÏSE.

Ismaïlia est le quartier général des gardes-côtes qui font le service de la douane sur la rive Afrique. Ils sont assez nombreux afin d'empêcher la contrebande qui, sans surveillance, serait très facile sur tout le parcours du Canal. Ce sont des hommes superbes, très bien tenus et montés sur de vigoureux méharis, fins, au poil luisant et soigneusement harnachés. Nos jeunes invitées eurent l'excellente pensée de demander au commandant des gardes-côtes de leur prêter leurs méharis pour faire une promenade. La proposition fut très galamment acceptée et jamais plus gracieuse caravane n'avait foulé le sol du désert.

C'était merveille de voir avec quelle aisance nos belles amazones se tenaient sur leurs hautes montures et avec quelle sûreté elles les maniaient. M. Maurice Herbette, secrétaire d'ambassade et fils de notre collègue M. Herbette, ancien ambassadeur à Berlin, est l'auteur des photographies que j'ai été heureux de faire figurer dans cet ouvrage.

En revenant de cette promenade, M. de Vogüé adressa à une des filles de Ferdinand de Lesseps le beau sonnet suivant, qu'il a bien voulu m'autoriser à citer :

A Mademoiselle S. de Lesseps. *Vision d'Ismaïlia.*

Svelte comme un palmier agité par le vent,
Elle arrivait, lointaine, au trot du dromadaire :
Le sable du désert, conquête héréditaire,
Ceignait d'un nimbe d'or son front pâle et charmant.

Souple au balancement de son trône mouvant,
Elle semblait là-haut, avec sa grâce altière,
Son bandeau de rayons et son air de mystère,
La reine de Saba qui s'en venait, rêvant.

La caravane était rieuse; elle, pensive.
Son regard mettait seul une ombre fugitive
Sur le clair horizon de sable radieux.

Et quand je le revis au fond des sombres yeux,
L'infini du désert, cet océan sans grève,
M'apparut tout petit à côté de leur rêve.

Ismaïlia, 20 novembre 1899.



Le soir, une représentation théâtrale eut lieu à l'ancien palais d'Ismaïl et nous regagnâmes fort tard notre bord.

Le 20, un service religieux fut célébré par les Pères de Terre Sainte à la mémoire de Ferdinand de Lesseps et nous partîmes pour Port-Thewfik, où nous offrîmes un bal aux employés de la Compagnie et à leurs familles.

Il fallait faire faire à nos invités connaissance avec la Mer Rouge;



LE RETOUR DE L' « INDUS » EN FRANCE,
D'après un tableau de M. Bourgeois appartenant à la Compagnie du Suez.

nous les y conduisîmes sur deux remorqueurs et, comme la Mer Rouge foisonne de poissons de toutes les dimensions, de toutes les formes et de toutes les couleurs, nous avions porté les engins et amorces nécessaires pour une partie de pêche. La pêche fut, comme toujours dans ces parages, très fructueuse. Nous prîmes même au *palancre* deux requins et un pharaon, dont nous fîmes la photographie et que nous pendîmes à l'arrière du bateau. Comme nous étions mouillés en face des fontaines de Moïse, plusieurs d'entre nous allèrent les visiter et retrouvèrent les Sept palmiers, dont parle la Bible. Un artiste de talent, M. Bourgeois, que nous avions con-

duit avec nous pour peindre les principaux points de vue de Port-Saïd, Ismaïlia, Port-Thewfik et Suez, profita de la circonstance pour faire la pochade très exacte, dont je donne ici la reproduction, ainsi que je l'ai fait, du reste, pour la plus grande partie de ses tableaux.

L'*Indus* est venu vers onze heures interrompre nos prouesses et nous recueillir tous à son bord. Il traversa la Mer Rouge dans toute sa largeur, longea les montagnes roses du Djebel Attaka et piqua ensuite droit vers le Canal, où nous nous engageâmes, pour rentrer en France

La mer ne cessa pas un seul instant d'être d'un calme plat et nous fûmes salués au passage par une superbe éruption du Stromboli. En vue de Marseille, mon honorable collègue, le général sir John Stokes, dans un toast plein de cœur, adressé à Mme la comtesse de Lesseps et à ses enfants, manifesta toute sa satisfaction et sa joie du devoir accompli et du solennel hommage rendu à la mémoire de « FERDINAND DE LESSEPS ».



ANNEXES

ANNEXE N° I

PROJET D'ACTE CONVENTIONNEL

RELATIF AU LIBRE USAGE DU CANAL DE SUEZ, PRÉSENTÉ A LA COMMISSION INTERNATIONALE, PAR MM. LES DÉLÉGUÉS DE LA GRANDE-BRETAGNE.

I. — Le Canal maritime de Suez sera libre et ouvert à toujours, en temps de guerre ainsi qu'en temps de paix, comme passage neutre à tout navire, soit de commerce ou de guerre, traversant d'une mer à l'autre, sans aucune distinction de pavillon, moyennant le payement des droits et l'exécution des règlements en vigueur.

Par conséquent, le Canal ne sera jamais assujetti à l'exercice du droit belligérant de blocus, et sa traversée d'une mer à l'autre, comme passage neutre, ne sera jamais entravée, quelles que soient les circonstances.

II. — Il est interdit de débarquer des troupes ou des munitions de guerre dans le Canal.

III. — Il est interdit aux navires de guerre d'une Puissance belligérante de se livrer à aucun acte d'hostilité dans le Canal, d'y faire entrer leurs prises ou d'y séjourner pendant plus de vingt-quatre heures, hors le cas de relâche forcée. En pareil cas, le navire sera tenu de quitter le plus tôt possible.

Les approches du Canal, les ports qui en dépendent, ainsi que les eaux territoriales de l'Egypte, seront également à l'abri de tout fait de guerre.

IV. — Est absolument interdit l'équipement des navires de guerre d'une Puissance belligérante dans le Canal et les ports en dépendant.

Sont également interdits leurs ravitaillement et approvisionnement, sauf dans la limite de leurs besoins nécessaires pour gagner le port le plus voisin.

V. — Les dispositions des articles II, III et IV n'auront aucune application aux opérations de guerre ou mesures de répression que nécessiteraient la défense de l'Egypte ou le maintien de l'ordre public.

VI. — Aucune fortification ne sera élevée à une distance moindre de . . . kilomètres du bord du Canal.

VII. — Les frais de réparation de tous dégâts faits ou occasionnés au Canal par un navire de guerre seront à la charge du Gouvernement dont il ressort et seront remboursés dans le plus court délai.

VIII. — Son Altesse le Khédive d'Egypte prendra toutes les mesures nécessaires, dans la limite de ses ressources, pour faire observer, s'il y a lieu, les conditions imposées par le présent Acte aux navires de guerre faisant usage du Canal.

IX. — Le présent Acte ne portera aucune atteinte aux droits de Son Altesse le Khédive en dehors des dispositions spéciales précitées ci-dessus.

X. — Les Puissances signataires s'engagent à porter le présent Acte à la connaissance des autres Puissances et s'emploieront à obtenir leur accession.

ANNEXE N° 2

PROJET DE TRAITÉ

RELATIF A LA LIBERTÉ DU PASSAGE PAR LE CANAL DE SUEZ, PRÉSENTÉ A LA COMMISSION INTERNATIONALE PAR MM. LES DÉLÉGUÉS DE LA FRANCE.

Le Président de la République Française,

. . . .

Et . . . .

voulant confirmer par un acte conventionnel le régime sous lequel la navigation par le Canal de Suez a été placée dès l'origine par les concessions de son Altesse le Khédive et les firmans de Sa Majesté Impériale le Sultan, etc., etc.

. . . .

Art. 1er. — Les Hautes Parties contractantes s'engagent à ne porter aucune atteinte à la liberté du passage par le Canal de Suez, en temps de guerre comme en temps de paix, et à faire ce qui dépendra d'elles pour en assurer le respect.

La même garantie s'étend au Canal d'eau douce qui devra être préservé de toute tentative d'obstruction.

Art. 2. — Les Hautes Parties contractantes s'engagent à n'élever aucune fortification sur le Canal ou dans son voisinage, à n'occuper militairement aucun point en commandant l'accès, à ne rechercher aucun avantage territorial ou commercial, aucun privilège dans les arrangements qui pourront intervenir au sujet du Canal de Suez.

Art. 3. — Les Hautes Parties contractantes ne maintiendront dans les eaux du Canal aucun vaisseau de guerre. Elles pourront seulement faire stationner aux embouchures des bâtiments légers sans pavillon de guerre, dont le nombre ne devra pas excéder deux pour chaque Puissance.

Il est d'ailleurs entendu que cette disposition ne fera pas obstacle au transit des bâtiments de guerre, transit qui s'effectuera, comme celui de tous autres navires, conformément aux règlements en vigueur pour la navigation du Canal.



ART. 4. — Une Commission composée de Délégués des Puissances signataires de la Déclaration de Londres du 17 mars 1885, assistés des Commandants des stationnaires de ces mêmes Puissances, auxquels se réuniront un Délégué du Gouvernement ottoman et un Délégué du Gouvernement égyptien, sera chargée du service de la protection du Canal ; elle s'entendra avec la Compagnie de Suez pour assurer l'observation des règlements de navigation et de police ; elle surveillera d'une manière générale l'application des clauses du présent traité et saisira les Puissances des propositions qu'elle jugera propres à en assurer l'exécution.

ART. 5. — En temps de guerre, le Canal restera ouvert aux navires de guerre des belligérants. Les Hautes Parties contractantes s'engagent à n'exercer aucun acte d'hostilité dans le Canal et dans les eaux territoriales d'Egypte, alors même que la Porte serait une des Puissances belligérantes. Les bâtiments de guerre des belligérants ne pourront y prendre ou y débarquer ni troupes ni munitions ; ils devront d'ailleurs se conformer à toutes les prescriptions édictées par la Commission internationale.

ART. 6. — Les prescriptions des articles 3 et 5 ne feront pas obstacle aux dispositions que le Gouvernement égyptien, dans la limite des droits concédés par Sa Majesté Impériale le Sultan, jugera nécessaire pour assurer la défense du pays et faire respecter les dispositions du présent Traité. Dans le cas où le Gouvernement égyptien ne disposerait pas de moyens suffisants, il devra réclamer l'assistance de la Sublime Porte et des Puissances signataires de la Déclaration de Londres du 17 mars 1885.

Les Hautes Parties contractantes devront se concerter immédiatement pour arrêter d'un commun accord les mesures à prendre en vue de répondre à son appel.

ART. 7. — Toute Puissance, dont les navires de guerre causeront un dommage quelconque au Canal sera tenue de supporter les frais de la réparation immédiate de ce dommage.

ART. 8. — Il n'est porté aucune atteinte aux droits souverains de Sa Majesté Impériale le Sultan et aux droits territoriaux de Son Altesse le Khédive, en dehors des obligations qui résultent expressément des clauses du présent Traité.

ART. 9. — Les Hautes Parties contractantes s'engagent à porter la présente Convention à la connaissance des Etats qui ne l'ont pas signée, en les invitant à y accéder ; le Protocole est, à cet effet, laissé ouvert.

ANNEXE N° 3

PROJET DE TRAITÉ

POUR LE LIBRE USAGE DU CANAL DE SUEZ

Les Puissances. . . . .
. . . . voulant consacrer par un Acte conventionnel l'établissement d'un régime définitif destiné à garantir, en tous temps et à toutes les Puissances, le libre usage du Canal de Suez, et voulant ainsi compléter le régime sous lequel la navigation par ce Canal a été placée par le firman de S. M. I. le Sultan sanctionnant les concessions de S. A. le Khédive, ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir :

. . . .
. . . .

Lesquels, s'étant communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Art. 1er. — Le Canal maritime de Suez sera toujours libre et ouvert, en temps de guerre comme en temps de paix, à tout navire de commerce ou de guerre, sans distinction de pavillon.

En conséquence, les Hautes Parties contractantes conviennent de ne porter aucune atteinte au libre usage du Canal, en temps de guerre comme en temps de paix.

Le Canal ne sera jamais assujetti à l'exercice du droit de blocus, ni d'aucun autre droit de guerre.

Art. 2. — Les Hautes Parties contractantes, reconnaissant que le canal d'eau douce est indispensable au Canal maritime, prennent acte des engagements de S. A. le Khédive envers la Compagnie universelle du Canal de Suez en ce qui concerne le canal d'eau douce.

Elles s'engagent à ne porter aucune atteinte à la sécurité de ce Canal et de ses dérivations, dont le fonctionnement ne pourra être l'objet d'aucune tentative d'obstruction.

Art. 3. — Les Hautes Parties contractantes s'engagent de même à



respecter le matériel, les établissements, constructions et travaux du Canal maritime et du canal d'eau douce.

Art. 4. — Il ne sera élevé aucune fortification pouvant servir à une opération offensive contre le Canal maritime sur un point qui le commande ou le menace.

Aucun point en commandant ou en menaçant le parcours ou l'accès ne pourra être occupé militairement.

Art. 5. — Le Canal restant ouvert en temps de guerre, comme passage libre, même aux navires de guerre des belligérants, aux termes de l'article 1er du présent Traité, les Hautes Parties contractantes conviennent qu'aucun acte d'hostilité ou aucun acte ayant pour but de préparer directement une opération de guerre ne pourra se produire dans le Canal ou ses approches, ainsi que dans les ports d'accès, ni dans les eaux territoriales de l'Egypte, alors même que la Sublime Porte serait l'une des Puissances belligérantes.

Les bâtiments de guerre des belligérants ne pourront, dans le Canal et ses ports d'accès, se ravitailler ou s'approvisionner que dans la mesure strictement nécessaire. Le transit desdits bâtiments par le Canal s'effectuera dans le plus bref délai, d'après les règlements en vigueur et sans autre arrêt que celui qui résulterait des nécessités du service. Leur séjour à Port-Saïd et dans la rade de Suez ne pourra dépasser vingt-quatre heures, sauf le cas de relâche forcée. En pareil cas, ils seront tenus de partir le plus tôt possible.

Un intervalle de vingt-quatre heures devra toujours s'écouler entre la sortie d'un port d'accès d'un navire belligérant et le départ d'un navire appartenant à la Puissance ennemie.

Art. 6. — Les bâtiments ne débarqueront et ne prendront dans le Canal et ses ports d'accès ni troupes, ni munitions, ni matériel de guerre.

Art. 7. — Les prises seront soumises, sous tous les rapports, au même régime que les navires de guerre des belligérants.

Art. 8. — Toute Puissance ayant causé un dommage quelconque au Canal ou à son matériel sera tenue de rembourser, dans le plus court délai, les frais de la réparation immédiate de ce dommage, sauf recours, en cas de contestation, à la juridiction compétente.

Art. 9. — Les Hautes Puissances contractantes ne maintiendront dans les eaux du Canal (y compris le lac Timsah et les lacs Amers) aucun vaisseau de guerre.

Toutefois, dans les ports d'accès de Port-Saïd et de Suez, elles pourront faire stationner des bâtiments de guerre, dont le nombre ne devra pas excéder deux pour chaque Puissance.

Ce droit ne pourra être exercé par les belligérants.

Art. 10. — Une commission, composée des Représentants en Egypte des Puissances signataires de la Déclaration de Londres du 17 mars 1885 et auxquels sera adjoint un délégué du gouvernement égyptien avec voix

consultative, siégera sous la présidence d'un délégué spécial de la Turquie. Afin de pourvoir au service de la protection du Canal, elle s'entendra avec la Compagnie de Suez pour assurer l'observation des règlements de navigation et de police en vigueur ; elle surveillera, dans la limite de ses attributions, l'application des clauses du présent Traité et saisira les Puissances des mesures qu'elle jugera propres à en assurer l'exécution.

Il est entendu que le fonctionnement de ladite Commission ne pourra porter aucune atteinte aux droits souverains de S. M. I. le Sultan, ni aux droits et immunités de S. A. le Khédive.

AMENDEMENT

PROPOSÉ PAR LE DÉLÉGUÉ DE LA GRANDE-BRETAGNE

Le Gouvernement égyptien prendra les mesures nécessaires pour faire respecter les dispositions du présent Traité. Dans le cas où le Gouvernement égyptien ne disposerait pas de moyens suffisants, il devra réclamer l'assistance de la Sublime Porte et des Puissances signataires de la Déclaration de Londres, du 17 mars 1885.

Les Puissances devront se concerter immédiatement pour arrêter d'un commun accord les mesures à prendre en vue de répondre à son appel.

Les représentants en Egypte veilleront à l'exécution du présent Traité afin de saisir leurs gouvernements respectifs de toute infraction ou de tout danger d'infraction à ces dispositions qui pourrait se produire.

AMENDEMENT

PROPOSÉ PAR LE DÉLÉGUÉ DE L'ITALIE

Les représentants en Egypte des Puissances signataires du présent Traité veilleront à son exécution et signaleront sans délai à leurs Gouvernements respectifs toute infraction et tout danger d'infraction qui pourraient se produire.

Si une guerre éclate ou si des troubles intérieurs menacent la sécurité du Canal, ces Représentants se réuniront aussitôt, sous la présidence d'un Délégué spécial de la Turquie avec le concours d'un Délégué du Gouvernement égyptien ayant voix consultative, afin de pourvoir au service de la protection du Canal, et de s'entendre avec la Compagnie de Suez pour assurer l'observation des règlements de navigation et de police.

Art. 11. — Le Gouvernement égyptien prendra, dans la limite de ses pouvoirs, tels qu'ils résultent des firmans, et sous la surveillance prévue par l'article 10, les mesures nécessaires pour faire respecter l'exécution du présent Traité.



Dans le cas où le Gouvernement égyptien ne disposerait pas de moyens suffisants, il devra faire appel à la Sublime Porte, laquelle se concertera avec les autres Puissances signataires de la Déclaration de Londres du 17 mars 1885, en vue d'arrêter d'un commun accord les mesures à prendre pour répondre à cet appel.

Les prescriptions des articles 4, 5, 6 et 9 ne feront pas obstacle aux mesures qui seront prises en vertu du présent article.

Art. 12. — De même, les prescriptions des articles 4, 5, 6 et 9 ne feront pas obstacle aux mesures que S. M. I. le Sultan et S. A. le Khédive, au nom de Sa Majesté Impériale et dans les limites des firmans concédés, seraient dans la nécessité de prendre, pour assurer, par leurs propres forces, la défense de l'Egypte et le maintien de l'ordre public.

Dans le cas où S. M. I. le Sultan ou S. A. le Khédive se trouverait dans la nécessité de se prévaloir des exceptions prévues par le présent article, les Puissances signataires de la Déclaration de Londres en seraient avisées.

Art. 13. — Les mesures qui seront prises dans les cas prévus par les articles 11 et 12 du présent Traité ne pourront faire obstacle au libre passage du Canal.

Dans ces mêmes cas, l'érection des fortifications permanentes demeure interdite.

Art. 14. — Les Hautes Parties contractantes conviennent, par application du principe d'égalité en ce qui concerne le libre usage du Canal, principe qui forme l'une des bases du présent Traité, qu'aucune d'elles ne recherchera, par rapport au Canal, d'avantages territoriaux ou commerciaux, ni de privilèges dans les arrangements internationaux qui pourront intervenir.

Art. 15. — En dehors des obligations prévues expressément par les clauses du présent Traité, il n'est porté aucune atteinte aux droits souverains de S. M. I. le Sultan, et aux immunités de S. A. le Khédive, telles qu'elles résultent des firmans.

Art. 16. — Les Hautes Parties contractantes conviennent que les engagements résultant du présent Traité ne seront pas limités par la durée des Actes de concession de la Compagnie universelle du Canal de Suez.

Art. 17. — Les Hautes Parties contractantes s'engagent à porter le présent Traité à la connaissance des Etats qui ne l'ont pas signé, en les invitant à y accéder.

ANNEXE N° 4

PROJET DE TRAITE

POUR ASSURER LE LIBRE USAGE DU CANAL DE SUEZ

PROJET DE TRAITÉ

Les Gouvernements de . . . . voulant consacrer par un Acte conventionnel l'établissement d'un régime définitif destiné à garantir, en tout temps et à toutes les Puissances, le libre usage du Canal maritime de Suez, et compléter ainsi le régime sous lequel la navigation par ce Canal a été placée par le firman de S. M. I. le Sultan, en date du 22 février 1866 (2 zilkadé 1282), sanctionnant les concessions de S. A. le Khédive, ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir :

. . . .

. . . .

Lesquels, s'étant communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Art. 1er. — Le Canal maritime de Suez sera toujours libre et ouvert, en temps de guerre comme en temps de paix, à tout navire de commerce ou de guerre, sans distinction de pavillon.

En conséquence, les Hautes Parties contractantes conviennent de ne porter aucune atteinte au libre usage du Canal, en temps de guerre comme en temps de paix.

Le Canal ne sera jamais assujetti à l'exercice du droit de blocus.

Art. 2.— Les Hautes Parties contractantes, reconnaissant que le canal d'eau douce est indispensable au Canal maritime prennent acte des engagements de S. A. le Khédive envers la Compagnie universelle du Canal de Suez en ce qui concerne le canal d'eau douce.

Elles s'engagent à ne porter aucune atteinte à la sécurité de ce Canal et de ses dérivations, dont le fonctionnement ne pourra être l'objet d'aucune tentative d'obstruction.

Art. 3. — Les Hautes Parties contractantes s'engagent de même à respecter le matériel, les établissements, constructions et travaux du Canal maritime et du canal d'eau douce.

ART. 4. — Il ne sera élevé aucune fortification pouvant servir à une opération offensive contre le Canal maritime sur un point qui le commande ou le menace.

Aucun point en commandant ou en menaçant le parcours ou l'accès ne pourra être occupé militairement.

PROJET DE TRAITÉ	OBSERVATIONS
ART. 5. — Le Canal maritime restant ouvert en temps de guerre, comme passage libre, même aux navires de guerre des belligérants aux termes de l'article 1er du présent Traité, les Hautes Parties contractantes conviennent qu'aucun droit de guerre, aucun acte d'hostilité ou aucun acte ayant pour but de préparer directement une opération de guerre ne pourra être exercé dans le Canal ou ses approches, ainsi que dans les ports d'accès, ni dans les eaux territoriales de l'Egypte, alors même que la Sublime Porte serait l'une des Puissances belligérantes. Les bâtiments de guerre des belligérants ne pourront, dans le Canal et ses ports d'accès, se ravitailler ou s'approvisionner que dans la limite strictement nécessaire. Le transit desdits bâtiments par le Canal s'effectuera dans le plus bref délai d'après les règlements en vigueur et sans autre arrêt que celui qui résulterait des nécessités du service. Leur séjour à Port-Saïd et dans la rade de Suez ne pourra dépasser vingt-quatre heures, sauf le cas de relâche forcée. En pareil cas, ils seront tenus de partir le plus tôt possible. Un intervalle de vingt-quatre heures devra toujours s'écouler entre la sortie d'un port d'accès d'un navire belligérant et le départ d'un navire appartenant à la Puissance ennemie.	Cet article est accepté par les délégués d'Allemagne, d'Autriche-Hongrie, d'Espagne, de France, des Pays-Bas, de Russie et de Turquie, sous la réserve que l'étendue des eaux territoriales de l'Égypte sera déterminée ultérieurement par un arrangement à intervenir entre les Puissances. Les délégués de la Grande-Bretagne et d'Italie l'admettent sous la réserve que les mots : *ou ses approches, ainsi que dans les ports d'accès, ni dans les eaux territoriales de l'Egypte* seront remplacés par ceux-ci : *et ses ports d'accès, ainsi que dans un rayon de trois milles marins de ces ports.*
ART. 6. — Les bâtiments ne débarqueront et ne prendront dans le Canal et ses ports d'accès ni troupes, ni munitions, ni matériel de guerre.	Les délégués de la Grande-Bretagne proposent que cet article soit amendé de la manière suivante : « En temps de guerre, les Puissances belligérantes ne débarqueront et ne prendront dans le Canal, ni troupes, ni munitions, ni matériel de guerre. »
ART. 7. — Les prises seront soumises, sous tous les rapports, au même régime que les navires de guerre des belligérants.	
ART. 8. — Les Puissances ne maintiendront	



PROJET DE TRAITÉ	OBSERVATIONS
dans les eaux du Canal (y compris le lac Timsah et les lacs Amers) aucun bâtiment de guerre. Toutefois, dans les ports d'accès de Port-Saïd et de Suez, elles pourront faire stationner des bâtiments de guerre, dont le nombre ne devra pas excéder deux pour chaque Puissance. Ce droit ne pourra être exercé par les belligérants.	Les Délégués d'Italie s'associent à cet amendement, en maintenant après les mots : *dans le Canal*, les mots : *et ses ports d'accès.*
ART. 9. — Une Commission, composée des Représentants en Egypte de . . . . et auxquels sera adjoint un délégué du Gouvernement égyptien avec voix consultative, siégera sous la présidence d'un délégué spécial de la Turquie. Afin de pourvoir au service de la protection du Canal, elle s'étendra avec qui de droit pour en assurer le libre usage ; elle surveillera, dans la limite de ses attributions, l'application des clauses du présent Traité et saisira les Puissances des mesures qu'elle jugera propres à en assurer l'exécution. Il est entendu que le fonctionnement de ladite Commission ne pourra porter aucune atteinte aux droits souverains de S. M. I. le Sultan, ni aux droits et immunités de S. A. le Khédive.	Les Délégués de la Grande-Bretagne proposent de substituer le texte suivant : « Les Représentants en Égypte des Puissances signataires du présent traité veilleront à son exécution et signaleront sans délai à leurs Gouvernements respectifs toute infraction ou tout danger d'infraction à ces dispositions qui pourraient se produire. « En cas de guerre, ou de troubles intérieurs, ou d'autres événements qui menaceraient la sécurité ou le libre passage du Canal, ils se réuniraient sur la convocation de l'un d'eux pour procéder aux constatations nécessaires. Ils saisiront leurs Gouvernements respectifs des propositions qui leur paraîtraient propres à assurer la protection et le libre usage du Canal. » Les Délégués d'Italie se rallient à cet amendement.
ART. 10. — Le Gouvernement égyptien prendra, dans la limite de ses pouvoirs, tels qu'ils résultent des firmans et dans les conditions prévues par le présent Traité, les mesures nécessaires pour faire respecter l'exécution dudit Traité. Dans le cas où le Gouvernement égyptien ne disposerait pas de moyens suffisants, il devra faire appel à la Sublime Porte, laquelle se concertera avec les autres Puissances signataires de la Déclaration de Londres du 17 mars 1885, en vue d'arrêter d'un commun accord les mesures à prendre pour répondre à cet appel. Les prescriptions des articles 4, 5, 6 et 8 ne feront pas obstacle aux mesures qui seront prises en vertu du présent article.	Les Délégués de la Grande-Bretagne n'acceptent cet article que moyennant la suppression des mots : *et dans les conditions prévues par le présent Traité*, et moyennant l'acceptation de leur amendement à l'art. 9.

PROJET DE TRAITÉ

ART. 11. — De même, les prescriptions des articles 4, 5, 6 et 8 ne feront pas obstacle aux mesures que S. M. I. le Sultan et S. A. le Khédive, au nom de Sa Majesté Impériale et dans les limites des firmans concédés, seraient dans la nécessité de prendre pour assurer, par leurs propres forces, la défense de l'Egypte et le maintien de l'ordre public.

OBSERVATIONS

Les Délégués de la Grande-Bretagne n'acceptent cet article que moyennant la suppression des mots suivants :

1° *Au nom de Sa Majesté Impériale et.........*

2° *Par leurs propres forces.*

PROJET DE TRAITÉ

Dans le cas où S. M. I. le Sultan ou S. A. le Khédive se trouverait dans la nécessité de se prévaloir des exceptions prévues par le présent article, les Puissances signataires de la Déclaration de Londres en seraient avisées.

ART. 12. — Les mesures qui seront prises dans les cas prévus par les articles 10 et 11 du présent Traité ne devront pas faire obstacle au libre usage du Canal.

Dans ces mêmes cas, l'érection de fortifications permanentes demeure interdite.

ART. 13. — Les Hautes Parties contractantes conviennent, par application du principe d'égalité en ce qui concerne le libre usage du Canal, principe qui forme l'une des bases du présent Traité, qu'aucune d'elles ne recherchera, par rapport au Canal, d'avantages territoriaux ou commerciaux ni de privilèges dans les arrangements internationaux qui pourront intervenir.

Sont d'ailleurs réservés les droits de la Turquie comme puissance territoriale.

ART. 14. — En dehors des obligations prévues expressément par les clauses du présent Traité, il n'est porté aucune atteinte aux droits souverains de S. M. I. le Sultan, et aux droits et immunités de S. A. le Khédive, tels qu'ils résultent des firmans.

ART. 15. — Les Hautes Parties contractantes conviennent que les engagements résultant du présent Traité ne seront pas limités par la durée des Actes de concession de la Compagnie universelle du Canal de Suez.

OBSERVATIONS

ART. 16. — Les stipulations du présent Traité ne feront pas obstacle aux mesures sanitaires en vigueur en Egypte.

Les Délégués de la Grande-Bretagne ne sont pas, faute d'instruction, en mesure d'accepter cet article.

ART. 17. — Les Hautes Parties contractantes s'engagent à porter le présent Traité à la connaissance des Etats qui ne l'ont pas signé, en les invitant à y accéder.



ANNEXE N° 5

COMMISSION INTERNATIONALE

RÉUNIE A PARIS

POUR RÉGLEMENTER LE LIBRE USAGE DU CANAL DE SUEZ

Séance du 13 Juin 1885. (Protocole n° 6.)

EXTRAIT

Sir Julian Pauncefote (1)... désire, en même temps, rappeler à l'attention de ses collègues le fait *signalé par M. Barrère, vers la fin de son rapport,* que la Sous-Commission s'est interdit d'examiner dans quelle mesure le Traité qu'elle préparait était compatible avec l'état transitoire et exceptionnel où se trouve actuellement l'Egypte. Aussi les Délégués de la Grande-Bretagne, en présentant ce texte de Traité comme *le régime définitif destiné à garantir le libre usage du Canal de Suez,* pensent-ils qu'il est de leur devoir de formuler une réserve générale quant à l'application de ses dispositions, en tant qu'elles ne seraient pas compatibles avec cette situation, et qu'elles pourraient entraver la liberté d'action de leur Gouvernement pendant la période de l'occupation de l'Egypte par les forces de Sa Majesté Britannique...

Le Président (2) donne acte à Sir Julian Pauncefote de sa déclaration.

(Sous-Secrétaire d'Etat permanent au Foreign Office et un des deux délégués de la Grande-Bretagne à la Commission.

(2) M. Billot, Conseiller d'État, Ministre plénipotentiaire, Directeur des Affaires politiques au Ministère des Affaires étrangères, et premier délégué de la France à la Commission.

ANNEXE N° 6

— —

ANNEXE

A LA DÉPÊCHE DE LORD SALISBURY A M. EGERTON,

EN DATE DU 21 OCTOBRE 1887

PROJET DE CONVENTION

Les Gouvernements de . . . . , voulant consacrer par un Acte conventionnel l'établissement d'un régime définitif destiné à garantir en tout temps et à toutes les Puissances le libre usage du Canal maritime de Suez et compléter ainsi le régime sous lequel la navigation par ce Canal a été placée par le Firman de S. M. I. le Sultan en date du 22 février 1866 (2 zilkadé 1282) sanctionnant les concessions de S. A. le Khédive, ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir :

. . . .
. . . .

Lesquels, s'étant communiqué leurs pleins pouvoirs respectifs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Art. 1er. — Le Canal maritime de Suez sera toujours libre et ouvert, en temps de guerre comme en temps de paix, à tout navire de commerce ou de guerre, sans distinction de pavillon.

En conséquence, les Hautes Parties contractantes conviennent de ne porter aucune atteinte au libre usage du Canal, en temps de guerre comme en temps de paix.

Le Canal ne sera jamais assujetti à l'exercice du droit de blocus.

Art. 2. — Les Hautes Parties contractantes, reconnaissant que le canal d'eau douce est indispensable au Canal maritime, prennent acte des engagements de Son Altesse le Khédive envers la Compagnie universelle du Canal de Suez en ce qui concerne le canal d'eau douce.

Elles s'engagent à ne porter aucune atteinte à la sécurité de ce Canal et de ses dérivations, dont le fonctionnement ne pourra être l'objet d'aucune tentative d'obstruction.

ART. 3. — Les Hautes Parties contractantes s'engagent de même à respecter le matériel, les établissements, constructions et travaux du Canal maritime et du canal d'eau douce.

ART. 4. — Le Canal maritime restant ouvert en temps de guerre comme passage libre, même aux navires de guerre des belligérants, aux termes de l'article 1er du présent Traité, les Hautes Parties contractantes conviennent qu'aucun droit de guerre, aucun acte d'hostilité ou aucun acte ayant pour but d'entraver la libre navigation du Canal ne pourra être exercé dans le Canal et ses ports d'accès, ainsi que dans un rayon de trois milles marins de ces ports, alors même que la Porte serait l'une des Puissances belligérantes.

Les bâtiments de guerre des belligérants ne pourront, dans le Canal et ses ports d'accès, se ravitailler ou s'approvisionner que dans la limite strictement nécessaire. Le transit desdits bâtiments par le Canal s'effectuera dans le plus bref délai, d'après les règlements en vigueur et sans autre arrêt que celui qui résulterait des nécessités du service. Leur séjour à Port-Saïd et dans la rade de Suez ne pourra dépasser vingt-quatre heures, sauf le cas de relâche forcée. En pareil cas, ils seront tenus de partir le plus tôt possible. Un intervalle de vingt-quatre heures devra toujours s'écouler entre la sortie d'un port d'accès d'un navire belligérant et le départ d'un navire appartenant à la Puissance ennemie.

ART. 5. — En temps de guerre, les Puissances belligérantes ne débarqueront et ne prendront dans le Canal et ses ports d'accès ni troupes, ni munitions, ni matériel de guerre. Mais dans le cas d'un empêchement accidentel dans le Canal, on pourra embarquer ou débarquer, dans les ports d'accès, des troupes fractionnées par groupes n'excédant pas 1 000 hommes, avec le matériel de guerre correspondant.

ART. 6. — Les prises seront soumises sous tous les rapports au même régime que les navires de guerre des belligérants.

ART. 7. — Les Puissances ne maintiendront dans les eaux du Canal (y compris le lac Timsah et les lacs Amers) aucun bâtiment de guerre.

Toutefois, dans les ports d'accès de Port-Saïd et de Suez, elles pourront faire stationner des bâtiments de guerre, dont le nombre ne devra pas excéder deux pour chaque Puissance.

Ce droit ne pourra être exercée par les belligérants.

ART. 8. — Les Représentants en Egypte des Puissances signataires au présent Traité seront chargés de veiller à son exécution. En toute circonstance qui menacerait la sécurité ou le libre passage du Canal, ils se réuniront, sur la convocation de trois d'entre eux et sous la présidence de leur doyen, pour procéder aux constatations nécessaires. Ils feront connaître au Gouvernement Khédivial le danger qu'ils auront reconnu afin que celui-ci prenne les mesures propres à assurer la protection et le libre usage du Canal.

En tout état de cause, ils se réuniront une fois par an pour constater la bonne exécution du Traité.

Ils réclameront notamment la suppression de tout ouvrage ou la dispersion de tout rassemblement qui, sur l'une ou l'autre rive du Canal, pourrait avoir pour but ou pour effet de porter atteinte à la liberté et à l'entière sécurité de la navigation.

ART. 9. — Le Gouvernement égyptien prendra dans la limite de ses pouvoirs, tels qu'ils résultent des Firmans, et dans les conditions prévues par le présent Traité, les mesures nécessaires pour faire respecter l'exécution dudit Traité.

Dans le cas où le Gouvernement égyptien ne disposerait pas de moyens suffisants, il devra faire appel à la Sublime Porte, laquelle se concertera avec les autres Puissances signataires de la Déclaration de Londres du 17 mars 1885, en vue d'arrêter d'un commun accord les mesures à prendre pour répondre à cet appel.

Les prescriptions des articles 4, 5, 7 et 8 ne feront pas obstacle aux mesures qui seront prises en vertu du présent article.

ART. 10. — De même, les prescriptions des articles 4, 5, 7 et 8 ne feront pas obstacle aux mesures que S. M. I. le Sultan et S. A. le Khédive, au nom de Sa Majesté Impériale et dans les limites des Firmans concédés seraient dans la nécessité de prendre pour assurer, par leurs propres forces, la défense de l'Egypte et le maintien de l'ordre public.

Dans le cas où S. M. I. le Sultan et S. A. le Khédive se trouveraient dans la nécessité de se prévaloir des exceptions prévues par le présent article, les Puissances signataires de la Déclaration de Londres en seraient avisées.

ART. 11. — Les mesures qui seront prises dans les cas prévus par les articles 9 et 10 du présent Traité ne devront pas faire obstacle au libre usage du Canal.

Dans ces mêmes cas, l'érection de fortifications permanentes élevées contrairement aux dispositions de l'article 8 demeure interdite.

ART. 12. — Les Hautes Parties contractantes conviennent, par application du principe d'égalité en ce qui concerne le libre usage du Canal, principe qui forme l'une des bases du présent Traité, qu'aucune d'elles ne recherchera, par rapport au Canal, d'avantages territoriaux ou commerciaux, ni de privilèges dans les arrangements internationaux qui pourront intervenir. Sont d'ailleurs réservés les droits de la Turquie comme Puissance territoriale.

ART. 13. — En dehors des obligations prévues expressément par les clauses du présent Traité, il n'est porté aucune atteinte aux droits souverains de S. M. I. le Sultan et aux droits et immunités de S. A. le Khédive, tels qu'ils résultent des Firmans.

ART. 14. — Les Hautes Parties contractantes conviennent que les engagements résultant du présent Traité ne seront pas limités par la durée

des Actes de concessions de la Compagnie universelle du Canal de Suez.

ART. 15. — Les stipulations du présent Traité ne feront pas obstacle aux mesures sanitaires en vigueur en Egypte.

ART. 16. — Les Hautes Parties contractantes s'engagent à porter le présent Traité à la connaissance des Etats qui ne l'ont pas signé, en les invitant à y accéder.

En foi de quoi, les Plénipotentiaires respectifs ont signé le présent Traité et y ont apposé le sceau de leurs armes.

Fait à.........

ANNEXE N° 7

RAPPORT

A LA COMMISSION INTERNATIONALE POUR RÉGLEMENTER LE LIBRE USAGE DU CANAL DE SUEZ

Concernant les travaux de la Sous-Commission chargée d'élaborer un projet de Traité destiné à garantir le libre usage du Canal de Suez, par M. Camille Barrère (1), Président de cette Sous-Commission.

EXTRAIT

« Tel est, Messieurs, le résumé de l'œuvre difficile et laborieuse que vous avez demandée à votre Sous-Commission. Celle-ci, sans examiner dans quelle mesure le Traité qu'elle préparait était compatible avec l'état transitoire et exceptionnel où se trouve actuellement l'Egypte, ce qui aurait dépassé sa compétence, s'est appliquée à faire en sorte, autant qu'il lui était possible dans les limites rigoureusement circonscrites de son mandat, que le Canal de Suez appartienne à tout le monde et à personne. A-t-elle entièrement réussi ? C'est ce que les Délégués des Puissances et, après eux, les Puissances elles-mêmes auront à décider. En tout état de cause, on voudra bien se rappeler que le mandat de la Sous-Commission était étroitement limité : aussi, les Délégués se sont-ils interdit d'aborder toute question d'ordre politique qui aurait pu se rattacher au sujet qui les occupait, et que les Puissances dont ils sont les représentants ont seules qualité pour examiner. »

(1) Ministre plénipotentiaire, chargé de l'Agence et du Consulat général de France en Égypte, et un des deux délégués de la France à la Commission.



ANNEXE N° 8

LIBELLÉ INTERPRÉTATIF

DE LA RÉSERVE GÉNÉRALE FORMULÉE PAR SIR JULIAN PAUNCEFOTE ET RENOUVELÉE PAR LORD SALISBURY, TEL QU'IL A ÉTÉ ARRÊTÉ PAR M. FLOURENS, MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, ET ACCEPTÉ PAR LORD SALISBURY, SECRÉTAIRE D'ÉTAT AU FOREIGN OFFICE, EN NOVEMBRE 1887.

« Le Gouvernement Britannique ayant jugé opportun, sans rencontrer d'objections du Gouvernement français, de renouveler, dans la lettre adressée par Lord Salisbury à M. Egerton, le 21 octobre dernier, les réserves générales exprimées à la clôture de la Commission de 1885 par Sir Julian Pauncefote, ces réserves s'appliquent au projet de Convention actuel. Il en résulte que les dispositions de cette Convention, qui fixe *le régime définitif destiné à garantir le libre usage du Canal de Suez*, ne sont actuellement applicables qu'en tant qu'elles sont compatibles avec l'état où se trouve l'Egypte, état qui est qualifié de *transitoire* et d'*exceptionnel*. Les dispositions de la présente Convention ne sauraient donc entraver la liberté d'action du Gouvernement britannique pendant la période de l'occupation. En ne faisant pas d'objection à cette énonciation, le Gouvernement de la République entend que, conformément au principe qui reconnaît l'égalité des Puissances dans leurs endroits et leurs obligations relativement au Canal de Suez, toutes sont naturellement appelées à bénéficier des réserves faites aussi longtemps que les circonstances les rendront effectives. »

(Extrait d'un télégramme de M. Flourens à M. Waddington, ambassadeur de France à Londres, en date du 18 novembre 1887), et d'un télégramme de M. Flourens à M. Legrand, ministre de France à la Haye (en date du 20 novembre 1887).

ANNEXE N°

PIÈCE

REMISE LE 24 OCTOBRE 1887
A M. FLOURENS, MINISTRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES,
PAR M. EGERTON, MINISTRE D'ANGLETERRE A PARIS

Le marquis de Salisbury à M. Egerton

Foreign Office, le 21 octobre 1887.

EXTRAIT

En présentant ces propositions (1) à M. Flourens, il est de mon devoir de répéter les termes d'une réserve faite, sans opposition d'aucun côté, par Sir Julian Pauncefote à la clôture des séances de la Commission de 1885. Cette réserve était ainsi conçue :

« Les Délégués de la Grande-Bretagne, en présentant ce texte de Traité comme *le régime définitif*, etc. » *(Voir protocole du 13 juin 1885.)*

(1) Propositions (disait Lord Salisbury, en un autre point de la même pièce) pour une Convention suivant le projet discuté en 1885 et contenant les stipulations sur lesquelles, dans la pensée du Gouvernement de Sa Majesté, les deux gouvernements peuvent convenablement arriver a un accord.



ANNEXE N° 10

MEETING DE LONDRES

(30 novembre 1883)

PROCÈS-VERBAL DU MEETING DU 30 NOVEMBRE 1883, TENU AU BUREAU DE LA COMPAGNIE DE NAVIGATION A VAPEUR PÉNINSULAIRE ET ORIENTALE

Etaient présents,

Les membres de l'*Association des armateurs de navires à vapeur engagés dans le commerce de l'Orient*, sous la présidence de M. James Laing, président.

M. Charles-Aimé de Lesseps, vice-président du Conseil d'administration de la Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez, était également présent au meeting.

Dans cette séance, M. Charles-A. de Lesseps a invité les membres présents à exprimer leur opinion sur les questions se rattachant au Canal de Suez :

1° Pour empêcher les retards dans le transit entre la Méditerranée et la Mer Rouge et *vice versâ*, et aussi pour pourvoir à l'expansion du commerce, la Compagnie, ou agrandira suffisamment le Canal actuel, ou construira un second canal, ainsi qu'il pourra être déterminé ci-après ; et pour arriver à une décision satisfaisante, quant à la voie qui sera suivie sous ce rapport, une Commission d'ingénieurs et d'armateurs sera nommée pour examiner la question ; dans laquelle Commission, non moins de la moitié seront des ingénieurs et des armateurs anglais.

2° En addition aux trois administrateurs désignés par le gouvernement anglais, sept nouveaux administrateurs choisis parmi les armateurs et négociants anglais, seront immédiatement admis comme membres du Conseil. Pour donner à ces sept administrateurs le pouvoir de voter qui s'attache aux administrateurs actuels, l'Administration proposera aux actionnaires de modifier les statuts et de revenir au chiffre primitivement fixé pour le nombre des administrateurs, c'est-à-dire 32. En attendant, et jusqu'à ce que les formalités nécessaires soient accomplies, l'Administration invitera ces sept administrateurs, aussitôt qu'ils auront été choisis, à assister aux séances du Conseil.

3° Un Comité (Comité consultatif) sera formé à Londres et sera composé des administrateurs anglais.

La Compagnie établira un bureau à Londres.

Des arrangements seront pris pour le paiement des droits à Londres.

4° Dans les nominations futures d'employés pour le service du transit, la Compagnie augmentera, dans une large mesure, le nombre des employés parlant anglais.

5° Il est entendu que la dernière surtaxe de 50 centimes disparaîtra définitivement à partir du 1er janvier 1884.

6° Toutes les dépenses résultant des échouages ou des accidents, dans le Canal, seront, à l'avenir, supportées par la Compagnie.

Toutefois, doivent être exceptées de cette mesure les collisions qui pourront survenir entre les navires passant le Canal.

La Compagnie du Canal excepte aussi les avaries qui pourraient être causées au matériel et aux autres engins du Canal par les navires en transit, pourvu que les navires soient à blâmer pour ces accidents.

7° A partir du 1er juillet 1884, la Compagnie supprimera entièrement les droits de pilotage.

8° A partir du 1er janvier 1885, la Compagnie diminuera le droit de transit de 50 centimes, réduisant ainsi ce droit de 10 francs à 9 fr. 50 ; et, dans le cas où le dividende pour 1883 s'élèverait à plus de 18 pour 100, une nouvelle réduction dans le droit de transit en sus des 50 centimes ci-dessus mentionnés sera faite à partir de la même date, c'est-à-dire à partir du 1er juillet 1885 sur la base de moitié de ce dividende au-dessus de 18 pour 100.

La Compagnie, dans la suite, partagera avec les armateurs, chaque 1er janvier suivant dans la proportion de moitié, les bénéfices, quel que puisse être le montant de ces bénéfices, en sus du montant du dernier partage antérieur avec les armateurs, laquelle moitié devra être appliquée à une réduction de droits déterminée sur la base du tonnage qui a transité par le Canal dans l'année pour laquelle ce bénéfice est constaté. Par exemple, si les comptes de 1884 accusent un bénéfice au taux de 20 pour 100, les armateurs auraient droit à une réduction de tarif égale à un bénéfice net de la Compagnie correspondant à 1 pour 100, soit environ 2 800 000 francs, pour l'année commençant le 1er janvier 1886, en sus de la réduction antérieure. De même, si le bénéfice sur le revenu de l'exercice 1885 est de 21 pour 100, la moitié de la différence entre 20 et 21 pour 100, c'est-à-dire 1/2 pour 100, soit en chiffres ronds 1 400 000 francs, sera appliquée en réduction des droits à partir du 1er janvier 1887, en sus des réductions précédentes. Et ce partage, par moitié, continuera jusqu'à ce qu'un bénéfice de 25 pour 100 soit atteint. Au-dessus de ce bénéfice de 25 pour 100, tous les bénéfices nets de la Compagnie seront appliqués en réduction de droits, jusqu'à ce que les droits soient réduits à 5 francs.

9° Il est entendu, dans les clauses qui précèdent, que le bénéfice, sur



lequel doit être calculée la réduction des droits, comprendra les 5 pour 100 payés en premier lieu aux actionnaires.

10° La réduction déjà consentie en faveur des navires sur lest sera confirmée.

11° En ce qui concerne la réserve statutaire, le Conseil de la Compagnie du Canal de Suez proposera que quand cette réserve aura atteint la somme de 5 millions de francs, les déductions qui seront faites dans la suite sur les bénéfices nets, au profit de cette réserve, et qui sont actuellement sur le taux de 5 pour 100, n'excéderont, en aucun cas, un maximum de 3 pour 100 de ces bénéfices nets.

12° Il est entendu que les calculs sur lesquels doivent être arrangées les réductions de tarifs sus-indiquées, sont basées sur un capital de 200 millions de francs. Dans le cas où un changement quelconque serait apporté dans le montant de ce capital-actions, la base de la réduction des droits sera réajustée de façon que la diminution du tarif ne sera pas défavorablement affectée.

James Laing.	Chairman.
Tho. Sutherland Chairman of	Peninsular and Oriental Steam Navigation Company.
William Mackinnon Chairman of	British India Steam Navigation Company.
J.-G.-S. Anderson	Orient Steam Navigation Company Limited.
By authorithy J.-B. Westray Hony Secretary of « the Association of Steam shipowners trading with the East ».	City Line. Hall Line. Clan Line. Glen Line. Shire Line. Harrisson Line. Ducal Line.

John Glover.
R.-S. Donkin.
Ch.-A. de Lesseps.

Après que ces points ont été établis d'acord avec M. Ch.-A. de Lesseps, le Comité a exprimé l'opinion que les actions possédées par le gouvernement anglais devraient obtenir de comporter une faculté de vote proportionnée à leur importance, dans les Assemblées des actionnaires.

M. Charles-A. de Lesseps, tout en réservant son opinion sur cette question au point de vue du droit et des principes en vertu desquels la Société du Canal de Suez a été constituée, répond qu'il n'est pas en situation de partager cette manière de voir.

JAMES LAING,
Chairman.

ANNEXE N° 11

AMÉLIORATION DU CANAL

DÉLIBÉRATIONS ET CONCLUSIONS DE LA COMMISSION CONSULTATIVE INTERNATIONALE

1° SUR LA QUESTION DU CHOIX DE LA SOLUTION A ADOPTER POUR LE DOUBLEMENT DE LA VOIE MARITIME :

La conclusion de la Sous-Commission, sur cette question, est ainsi conçue :

La Sous-Commission a déclaré à l'unanimité qu'elle « estime que ses « études et l'enquête faite par elle sur les lieux confirment, comme « préférable à tout autre, le système de l'élargissement pur et simple du « Canal, de la Méditerranée à la Mer Rouge. »

M. le président de la Commission a fait remarquer que les hésitations que pouvaient avoir quelques membres lors de la première réunion de la Commission, lui semblaient devoir aujourd'hui être entièrement dissipées par les études de la Sous-Commission.

A la suite de cette simple observation, la conclusion de la Sous-Commission a été adoptée à l'unanimité pour être convertie en conclusion de la Commission.

2° SUR LA QUESTION DES DIMENSIONS A DONNER AU CANAL ÉLARGI :

Cette question se subdivisait en deux autres, l'une relative à la profondeur, l'autre concernant la largeur, au sujet desquelles la Sous-Commission a formulé des conclusions distinctes comme suit, savoir :

Au sujet de la profondeur :

« La Sous-Commission est d'avis, en définitive, que le projet des tra- « vaux et l'estimation des dépenses doivent comprendre un approfon- « dissement final du Canal jusqu'à une profondeur de 9 mètres en contre- « bas, en chaque point, du niveau des basses mers de vives eaux ordi- « naires ; mais, en même temps, elle estime que le programme d'exécu- « tion successive des travaux doit être arrêté en vue de réaliser d'abord

« une profondeur de 8 m. 50, l'approfondissement complémentaire de « 50 centimètres devant former la dernière phase de l'amélioration pro- « jetée. »

Au sujet de la largeur, indépendamment des rectifications et améliorations des courbes et de la question des aménagements du port de Port-Saïd :

« La Sous-Commission est d'avis qu'il y a lieu de donner au Canal « les largeurs suivantes, mesurées à la profondeur de 8 mètres sous le « niveau des basses mers de vives eaux ordinaires, savoir :

« Sur la partie du Canal comprise entre Port-Saïd et les lacs Amers, « une largeur de 65 mètres ;

« Et sur la partie du Canal comprise entre les lacs Amers et Suez, une « largeur de 75 mètres. »

Ces doubles conclusions de la Sous-Commission ont été discutées en même temps par la Commission.

Sur le désir exprimé tout d'abord par un des membres de la Commission de savoir s'il était possible de fixer, dès à présent, l'époque à laquelle l'approfondissement complémentaire de 50 centimètres sera exécuté, il a été répondu, au nom de la Sous-Commission, que, dans la pensée de celle-ci, l'approfondissement final à 9 mètres ne devra être exécuté qu'après que les tirants d'eau des navires auront, suivant la tendance constatée, augmenté de manière à le rendre nécessaire ; en d'autres termes, que l'approfondissement complémentaire de 50 centimètres doit être ajourné jusqu'à l'époque où les besoins de la navigation le rendront vraiment nécessaire.

Un autre membre a déclaré qu'il n'avait aucune objection à faire, en principe, à une augmentation de profondeur, parce que le résultat de cette augmentation sera d'accroître les facilités du transit ; mais il a compris, a-t-il ajouté, que, dans la décision de la Sous-Commission, l'augmentation de profondeur a eu pour corollaire une diminution de largeur. Or, s'il estime que, dans toute la partie du Canal de Port-Saïd aux lacs Amers, où la vitesse des courants ne dépasse pas 1/2 nœud à l'heure, il ne peut se produire d'échouage à conséquences graves, tel n'est pas le cas, suivant lui, pour la partie du Canal des lacs Amers à Suez. Il lui paraîtrait donc utile, dans cette partie du Canal, d'adopter la plus grande largeur possible. L'opinant a rappelé, à ce sujet, que le projet d'élargissement pur et simple présenté primitivement par M. l'ingénieur en chef de la Compagnie, comportait entre les lacs Amers et Suez un élargissement à 80 mètres au plafond. Il serait d'avis de conserver cette largeur, si cela est possible, sauf à ne pas appliquer à la partie du Canal considérée, l'approfondissement complémentaire de 50 centimètres. Les navires à tirant d'eau extrême, qui forment, a-t-il fait observer, l'exception parmi les transiteurs, pourraient attendre à Chalouf, pour leur sortie vers

Suez, l'augmentation de fond produite par les marées et supérieure, en moyenne, à 50 centimètres. En résumé, le membre opinant estimait qu'il serait peut-être préférable de se contenter, entre les lacs Amers et Suez, d'une profondeur de 8 m. 50 à marée basse, en assurant aux navires d'un tirant d'eau exceptionnel une profondeur de 9 mètres à marée haute, et de reporter la dépense d'approfondissement complémentaire sur un élargissement complémentaire, équivalent, ou, inversement, qu'il conviendrait d'admettre tout d'abord la largeur de 80 mètres dans cette partie du Canal, et d'en déduire ensuite, d'après le total limité des dépenses, l'approfondissement correspondant, variable avec l'amplitude des marées en chaque point.

Il a été répondu à ces observations, au nom de la Sous-Commission, que c'est en toute connaissance de cause, et après mûre délibération, que celle-ci s'est arrêtée au chiffre de 9 mètres pour toute la longueur du Canal : la Sous-Commission insistait donc pour l'adoption de la profondeur finale de 9 mètres qui permettra aux armateurs d'augmenter, suivant la tendance générale actuelle, les tirants d'eau des navires destinés à transiter par le Canal que pour ce qui était de la largeur de 75 mètres au plafond proposée par la Sous-Commission entre les lacs Amers et Suez, au lieu de la largeur de 65 mètres admise sur tout le reste de la longueur du Canal, on ne devrait pas perdre de vue que tous les capitaines et les pilotes interrogés ont déclaré sans aucune hésitation, que, malgré les courants, les navires se croiseront en marche dans cette largeur sans aucune difficulté ni danger, l'excédent de largeur de 10 mètres dans cette partie du Canal y constituant à leurs yeux, une compensation suffisante à l'existence des courants ; que l'on ne devrait pas perdre de vue davantage que tous les renseignements recueillis par la Sous-Commission sur les conditions de navigation de la plupart des grandes voies maritimes assimilables au Canal ont pleinement confirmé cette opinion. La Sous-Commission pouvait rappeler, à ce sujet, que, sur la Clyde, les croisements se font dans un chenal de même largeur que celle du Canal élargi et avec de plus forts courants ; qu'il en est de même sur la Tyne ; que, dans la passe sud du Mississipi, avec une largeur au plafond de 60 mètres dans les profondeurs de 8 mètres, les croisements sont autorisés malgré des courants dont la vitesse atteint 5 milles ; qu'au Danube, dans la branche de Soulina, la navigation simultanée dans les deux sens est facile, avec des conditions analogues, toutes proportions gardées, à celles que présentera le futur Canal ; qu'il en est de même pour la voie maritime entre Stettin et Swinemünde et pour l'embranchement de la Vistule entre Dantzig et Neufahrwasser ; de même, enfin, pour le canal d'Amsterdam à la mer du Nord, où, avec une bien moindre largeur que celle du futur Canal, et, parfois, avec des courants plus rapides, la navigation, ainsi que les croisements, se font sans accidents ni risques. Tous les ensei-



gnements de l'expérience, aussi bien que l'opinion des hommes spéciaux, prouvaient donc que la largeur de 75 mètres au plafond, entre les lacs Amers et Suez, sera parfaitement suffisante à tous les points de vue, et la Sous-Commission ne pouvait qu'insister pour son adoption.

Le préopinant s'est déclaré satisfait de ces explications que ses observations, a-t-il dit, avaient eu surtout pour but de provoquer en raison de l'importance de la question des courants.

Un autre membre ayant fait observer que ce n'était qu'avec la certitude que l'élargissement proposé est définitif, en d'autres termes, que cet élargissement est considéré comme devant suffire à tous les besoins de l'avenir, que l'on pouvait admettre l'augmentation de profondeur, il a été répondu à cette observation que telle était bien, en effet, la pensée unanime de la Sous-Commission, laquelle considère l'élargissement proposé comme définitif, ainsi que la profondeur finale de 9 mètres.

M. le président de la Commission a conclu de ces déclarations qu'il devait être entendu que, lorsque la Compagnie aurait exécuté tous les travaux conseillés par la Commission, elle pourrait répondre par un *non possumus* absolu à toute demande d'amélioration nouvelle.

Un membre a présenté ensuite une observation au sujet des motifs qui lui paraissaient avoir conduit la Sous-Commission à réduire la largeur indiquée au premier projet de la Compagnie. C'était, a-t-il dit, pour arriver à une équivalence immédiate des dépenses que cette réduction de largeur avait été fixée à 5 m. 50 pour un approfondissement jusqu'à 9 mètres, bien que l'approfondissement total ne dût pas être immédiat. Il lui semblait que l'on pourrait par une compensation financière exacte, arriver à diminuer la réduction de largeur adoptée.

A cette observation, il a été répondu au nom de la Sous-Commission, d'une part, qu'il n'était pas possible de déterminer ni même de prévoir l'époque du complément d'approfondissement, et, par suite, de baser un calcul sur le temps plus ou moins long à courir jusqu'à cette époque ; d'autre part, que, dans ses résolutions relatives aux dimensions à donner au Canal, la Sous-Commission ne s'était pas laissé guider exclusivement par l'équivalent des dépenses, mais aussi par les résultats de l'enquête faite auprès des capitaines et des pilotes, et par les renseignements recueillis sur les grandes voies maritimes existantes ; que le but poursuivi par la Sous-Commission a été surtout de fixer les dimensions d'un Canal pouvant suffire à tous les besoins de l'avenir et ayant ainsi un caractère définitif, tout en maintenant les dépenses dans les limites de ce qui était raisonnable et vraiment utile.

Après cet échange d'observations et d'explications, la Commission a approuvé à l'unanimité et faites siennes les doubles conclusions de la Sous-Commission sur la profondeur et la largeur à donner au Canal élargi.

Sur la question de l'amélioration des courbes :

La Commission a approuvé, sans discussion, les conclusions de la Sous-Commission, ainsi conçues :

« La Sous-Commission est d'avis de donner au Canal, dans les courbes, « les largeurs suivantes mesurées (comme dans les parties rectilignes), « à 8 mètres sous le niveau des basses mers de vives eaux ordinaires, « savoir :

« Sur la partie du Canal comprise entre Port-Saïd et les lacs Amers :

« Dans les courbes d'un rayon de plus de 2 500 mètres, une largeur de « 75 mètres mesurée au sommet de la courbe, et se raccordant insen- « siblement avec la largeur normale du Canal ; dans les courbes d'un « rayon de 2 500 mètres et au-dessous, une largeur au sommet d'au « moins 80 mètres ;

« Sur la partie du Canal comprise entre les grands lacs Amers et Suez, « où toutes les courbes ont un rayon de plus de 2 500 mètres :

« Une largeur au sommet de 80 mètres.

« La Sous-Commission est, en outre, d'avis de conserver le grand ga- « rage du lac Timsah, en portant toutefois, conformément au dernier « projet présenté par la Compagnie, le rayon de la courbe convexe à « 1 250 mètres, l'adoption de ce nouveau rayon se traduisant par un « élargissement de la gare, mesuré au droit du sommet de la courbe, « d'environ 208 mètres ; et de procéder à la rectification de cette courbe « dans le plus court délai possible. »

Enfin, sur la question des aménagements de Port-Saïd :

La Commission a approuvé également, sans discussion, la conclusion de la Sous-Commission, mais sous la réserve de la suppression du paragraphe relatif à la création d'un nouveau bassin à Port-Saïd, suppression toute naturelle, puisque ce travail ne figure plus dans le dernier projet produit par M. l'ingénieur en chef de la Compagnie.

La conclusion approuvée de la Sous-Commission devait donc être libellée comme suit :

« La Sous-Commission est d'avis qu'il y a lieu d'approuver la réduc- « tion de largeur de l'Ilot-Asie, qui sépare le bassin des Charbonniers « du bassin Ismaïl, à Port-Saïd, ainsi que la rectification à 3 000 mètres « de rayon de la courbe du mille 1. »

3° SUR LA QUESTION DE LA DURÉE DU PASSAGE :

La Commission n'avait pas de résolutions à prendre sur cette question, pas plus que la Sous-Commission n'avait eu à en formuler. L'étude de la question s'est donc bornée à l'échange de quelques idées et observations entre les membres de la Commission.

Un membre a fait observer tout d'abord que la vitesse de 8 nœuds



admise par la Sous-Commission comme base de ses calculs de la durée du passage ne devrait jamais être dépassée sous peine de faire courir aux berges, malgré les perrés de défense, des risques de destruction. D'ailleurs, a-t-il ajouté, si la Compagnie autorisait de grandes vitesses, il pourrait se produire dans le Canal des courses entre navires, des tentatives et des demandes de dépassement, ce qui obligerait la Compagnie à l'établissement d'un droit de trématage, droit difficile à réglementer, et plus difficile encore à faire respecter.

Un autre membre a fait observer, à son tour, à ce même sujet, que la Commission n'avait ni à conseiller, ni même à prévoir un règlement de police du Canal ; cela était, a-t-il ajouté, du ressort exclusif de la Compagnie qui a seule la responsabilité du transit.

Le préopinant a répliqué qu'il était entièrement de cet avis ; qu'il avait voulu seulement signaler à l'attention de la Compagnie un des points difficiles de la future exploitation du Canal élargi.

Un autre membre a fait ensuite cette observation que la Sous-Commission n'avait rien dit de la question de la navigation de nuit dont il est pourtant sérieusement parlé depuis quelque temps, et qu'il serait peut-être bon de mentionner, dans le rapport de la Commission, les difficultés et la diminution de durée du passage que pourra éventuellement procurer la navigation de nuit.

Il a été répondu, à ces diverses observations, au nom de la Sous-Commission :

Que, dans le chapitre de son Rapport relatif à la durée du passage, la Sous-Commission a seulement voulu établir le fait de la déclaration par tous les capitaines et pilotes que, dans le Canal amélioré suivant les dimensions adoptées, les navires pourront marcher à la vitesse de 8 nœuds à l'heure, et tirer de ce fait la conclusion certaine, à ses yeux, qu'un navire, s'engageant à une heure quelconque dans le Canal, ne mettra jamais plus de vingt-quatre heures pour la traversée, même en stationnant la nuit ;

Que la Sous-Commission ne s'est d'ailleurs pas occupée — et elle n'avait pas à le faire — du règlement de navigation que la Compagnie aura naturellement toute liberté d'établir comme elle le jugera utile aux intérêts et à la sécurité du transit ;

Que, pour ce qui est de la navigation de nuit, la Sous-Commission n'avait pas reçu mission d'étudier cette question : qu'elle avait pourtant assisté à une expérience de navigation de nuit sur le Canal au moyen de l'éclairage électrique installé à l'avant du remorqueur qui la ramenait de Suez à Ismaïlia, expérience dont elle devait se contenter de faire connaître les résultats sans chercher à en tirer des conclusions ;

Ces résultats ont été les suivants :

L'expérience a eu lieu au début d'une nuit malheureusement claire,

c'est-à-dire atténuant les effets de l'éclairage électrique. Sur la partie du Canal où elle s'est faite, embrassant les quelques milles qui précèdent l'arrivée dans le lac Timsah, le chenal navigable est balisé au moyen de bouées disposées par paires (bouée rouge sur une rive, bouée noire sur l'autre), à des intervalles de 500 mètres. Le projecteur électrique permettait d'apercevoir toujours en avant du navire une paire de bouées ; mais ce n'était guère qu'au moment où l'on approchait de la paire de bouées en vue que l'on commençait à apercevoir distinctement la paire de bouées suivante. Dans les conditions où se faisait l'expérience, il aurait donc fallu que les paires de bouées fussent placées à des distances moitié moindres pour que le navire en eût toujours deux en vue, condition indispensable pour avoir une direction.

Qu'il résultait d'ailleurs des informations recueillies par la Sous-Commission que les navires sortant du Canal vers Port-Saïd peuvent généralement marcher pendant deux ou trois heures de nuit en se guidant sur le feu du lac.

La Sous-Commission a fait observer, en dernière analyse, que, sur toutes les grandes voies maritimes déjà citées par elle, la navigation de nuit est pratiquée sans inconvénients. Quelques vues ont été ensuite exposées au sujet du mode d'éclairage à adopter sur le Canal pour la navigation de nuit.

Ainsi, un membre a exprimé cette opinion que, pour la navigation de nuit dans les parties droites du Canal, il suffirait d'avoir des feux de direction sur lesquels on pût gouverner ; il citait, comme exemple, le feu du lac, à Port-Saïd, qui permettrait, à lui seul, à tout bon navire marchant vers le Nord de passer de nuit les dix derniers milles du Canal sans se préoccuper des bouées. Il a été objecté, à cette opinion, que les deux feux de direction, qu'il serait particulièrement utile d'installer sur les parties droites d'une grande longueur, ne pourraient être que très difficilement établis dans les conditions de distances convenables pour permettre aux bâtiments de se maintenir même dans le chenal du Canal élargi. Le membre préopinant a répondu à l'objection en disant que, dans la partie droite du Canal, de Port-Saïd au mille 27, on pourrait essayer de placer, à une distance et à un écartement à déterminer par la pratique, deux feux conjugués, un sur chaque berge ; il estimait, quant à lui, qu'on pourrait peut-être obtenir une direction suffisante en gouvernant constamment entre les deux feux du groupe le plus éloigné visible, ce qui équivaudrait à se diriger à très peu près sur l'axe du Canal.

Un autre membre a rappelé que cette question de l'éclairage a été examinée à l'origine même de l'exploitation du Canal par une Commission spéciale, et qu'il fut alors établi, tout particulièrement en ce qui concerne les petits lacs Amers, où la largeur au plafond était de 40 mètres, qu'il serait possible d'assurer la navigation de nuit. Avec

l'augmentation de largeur projetée, a-t-il fait observer, les bâtiments se maintiendront moins facilement qu'aujourd'hui droits dans l'axe du Canal, et il n'est pas probable qu'un seul feu de direction suffise alors dans les parties droites; mais, en combinant ce feu, avec des feux conjugués placés sur chaque rive, on arriverait sans doute à des résultats satisfaisants. C'est, du reste, a-t-il fait remarquer encore, la disposition adoptée à Port-Saïd pour guider de nuit les bâtiments dans le chenal de l'avant-port.

M. le président de la Commission a résumé la discussion relative à la navigation de nuit, en disant que les diverses observations produites ne devaient être considérées que comme un simple échange d'idées entre les membres de la Commission. La Compagnie, a-t-il fait observer, pourra autoriser la navigation de nuit, si elle le juge convenable, et cela dans la mesure de ce qu'elle estimera possible et sûr; les accidents qui se produiraient dans la navigation de nuit pourraient être très graves; la Compagnie, qui a la responsabilité du transit, doit donc seule apprécier ce qu'il lui conviendra de faire à cet égard. M. le président a ajouté qu'il ne fallait pas d'ailleurs perdre de vue que, d'après l'enquête faite par la Sous-Commission, le commerce ne demande à la Compagnie, pour le transit, rien d'autre que les installations actuellement existantes. La question de la navigation de nuit lui paraissait donc devoir être laissée en dehors des recommandations adressées à la Compagnie.

Enfin, de l'ensemble des vues échangées sur la question faisant l'objet du § 3 du rapport de la Sous-Commission, un membre a conclu que la Commission n'avait pas à signaler autre chose que la certitude du passage en vingt-quatre heures au plus dans le Canal amélioré; que c'était là un résultat excellent; mais que l'on pouvait ajouter, comme simple indication incidente, que ce chiffre étant compté sans marche de nuit, il était permis d'entrevoir, sinon de prévoir sûrement, l'éventualité de facilités plus grandes encore pour le transit.

Ces appréciations ont reçu l'adhésion unanime de la Commission.

4° SUR LA QUESTION DES PROFILS-TYPES A ADOPTER POUR LE CANAL ÉLARGI :

La résolution de la Sous-Commission, au sujet de cette question, est ainsi conçue :

« Touchant la question du profil transversal du Canal, dont la conser-
« vation en bon état permanent intéresse à tant de titres la navigation.
« La Sous-Commission jugerait utile d'appeler particulièrement l'at-
« tention des ingénieurs de la Compagnie, en vue de leur étude défini-
« tive, sur la nécessité qui lui paraît s'imposer de comprendre dans le
« projet de parachèvement du Canal, la défense des berges contre les
« érosions.

« La Sous-Commission estime d'ailleurs que cette défense des berges « n'est indispensable, tout au moins comme travaux de premier éta- « blissement, qu'à la traversée des lacs Menzaleh et Ballah et sur la « partie du Canal comprise entre les petits lacs et Suez.

« Parmi les différents types de travaux de défense déjà appliqués sur « le Canal, la Sous-Commission croit devoir manifester ses préférences, « partout où la nature du terrain permettra de l'appliquer, pour le perré « maçonné, raidi autant que possible, même jusqu'à 45° dans les bons « terrains, descendu jusqu'à 2 mètres en contre-bas du niveau des « basses mers de vives eaux ordinaires reposant sur une risberme de la « largeur juste suffisante pour former à l'ouvrage, en toute prévision « d'adoucissement progressif du talus inférieur, une base solide, enfin, « s'élevant jusqu'à une hauteur d'environ 1 mètre au-dessus du niveau « des hautes mers de vives eaux ordinaires.

« La Sous-Commission pense, en dernière analyse, qu'il y aurait in- « térêt, au double point de vue des facilités et de l'économie d'exécution, « à construire, autant que possible, le perré de défense sur chaque « rive avant de faire, ou du moins, de terminer l'élargissement corres- « pondant du Canal, le premier travail marchant à peu près parallèle- « ment à l'autre, mais toujours en le précédant ; et elle est d'avis qu'il « y aurait lieu d'appeler également sur ce point l'attention de la Com- « pagnie.

« La Sous-Commission pense, enfin, qu'il y aurait lieu d'appeler en « même temps l'attention de la Compagnie sur l'opportunité de déve- « lopper le plus possible les plantations de roseaux et de tamarix pour « la défense des berges du Canal, ce mode de protection étant, partout « où il peut être appliqué, le plus économique au point de vue des dé- « penses de premier établissement, aussi bien qu'à celui des frais d'en- « tretien. »

Quelques membres de la Commission inclinaient à penser que cette résolution de la Sous-Commission entrait dans trop de détails, qu'elle renfermait des conseils très utiles, dont la Compagnie pourrait tirer grand profit, mais qui ne semblaient pas devoir entrer dans le texte de la conclusion de la Commission, laquelle leur semblait devoir être plus générale et plus concise, sans détails précis d'exécution ; qu'en ce qui concernait notamment les travaux de défense des berges, il y avait lieu de se demander si ces travaux n'intéressaient pas exclusivement la Compagnie, auquel cas la Commission n'aurait pas à prendre de résolution à leur sujet.

Il a été répondu à ces observations que toutes les parties de la résolution arrêtée par la Sous-Commission, ont été, de sa part, l'objet de longues et mûres délibérations ; qu'en ce qui est spécialement des empierrements des berges, la Sous-Commission a décidé, d'une manière expresse, que ces travaux sont indispensables à la navigation, au même

degré que la largeur et la profondeur recommandées par elle, en ce sens qu'ils ont pour but d'empêcher que les dimensions reconnues nécessaires soient jamais compromises par les éboulements des berges, et que le Canal soit constamment encombré par des dragues ; que ces empierrements font partie intégrante du projet présenté en dernier lieu par l'ingénieur en chef de la Compagnie, et adopté par la Sous-Commission ; qu'ils sont compris dans l'estimation des dépenses ; qu'on ne peut donc, à aucun titre, les écarter ni même les séparer des conclusions de la Sous-Commission.

A la suite de ces explications, la résolution de la Sous-Commission a été adoptée à l'unanimité par la Commission, sous la seule réserve, acceptée d'un commun accord, qu'il ne sera fait mention d'aucune limite minimum pour l'inclinaison du talus des perrés de protection des berges.

5° SUR LA QUESTION DES TRAVAUX ACCESSOIRES DU CANAL :

La conclusion de la Sous-Commission, au sujet de cette question. est ainsi conçue :

« La Sous-Commission croit devoir signaler que, quelles qu'aient pu « être, sur les questions techniques, les divergences d'opinion entre les « divers capitaines et pilotes qu'elle a interrogés, — divergences qui « ont été, en somme, remarquablement insignifiantes, — ceux-ci ont « unanimement déclaré, qu'à l'exception de la question relative à l'élar- « gissement du Canal et à son approfondissement, il n'y a besoin de rien « de plus pour améliorer, soit l'éclairage aux extrémités, à Port-Saïd ou « à Suez, soit le balisage du Canal, soit les moyens d'amarrage, et qu'il « n'est pas besoin de faire d'autres améliorations quelconques ; ce qui « prouve que la Compagnie a fourni au transit des navires toutes les « facilités qu'il pouvait raisonnablement attendre d'elle. »

La Commission a été d'avis, à l'unanimité, de s'associer expressément à cette conclusion, qui est, suivant elle, le complément des conclusions précédentes.

6° ENFIN, SUR LA QUESTION DES PROFILS D'EXÉCUTION :

La conclusion de la Sous-Commission sur cette question est ainsi conçue :

« La Sous-Commission, satisfaite de ces explications (explications « données par M. l'ingénieur en chef des travaux à la suite de la lecture « de son Rapport sur son projet définitif), a clos sa délibération en « approuvant, à l'unanimité, les profils, comportant trois phases d'exé- « cution, présentés par M. l'ingénieur en chef des travaux, en conformité « des indications générales ressortant de ses délibérations. »



La Commission a donné, à l'unanimité, son entière adhésion à cette conclusion.

Avant la clôture des délibérations de la Commission, un membre a fait remarquer que le texte des conclusions, auxquelles la Commission s'est arrêtée, ne pouvait être interprété pleinement qu'à l'aide des développements du Rapport de la Sous-Commission. Il pensait donc que la Commission devait déclarer, en terminant, qu'après avoir pris connaissance du Rapport de la Sous-Commission, elle l'avait adopté dans tous ses termes en le faisant sien.

Cette motion a été adoptée à l'unanimité par la Commission.

CONCLUSIONS

En résumé, les conclusions de la Commission, prises toutes à l'unanimité, sont les suivantes :

EN CE QUI EST DU CHOIX DE LA SOLUTION A ADOPTER POUR LE DOUBLEMENT DE LA VOIE MARITIME :

La Commission déclare donner toutes ses préférences au système de l'élargissement pur et simple du Canal, de la Méditerranée à la Mer Rouge.

EN CE QUI EST DES DIMENSIONS A DONNER AU CANAL ÉLARGI :

1° Au sujet de la profondeur :

La Commission est d'avis que le projet des travaux et l'estimation des dépenses doivent comprendre un approfondissement final du Canal jusqu'à une profondeur de 9 mètres en contre-bas, en chaque point, du niveau des basses mers de vives eaux ordinaires ; mais, en même temps, elle estime que le programme d'exécution successive des travaux doit être arrêté en vue de réaliser d'abord une profondeur de 8 m. 50, l'approfondissement complémentaire de 50 centimètres devant former la dernière phase d'exécution de l'amélioration projetée.

2° Au sujet des largeurs du Canal et de l'amélioration des courbes :

La Commission est d'avis qu'il y a lieu :

D'une part,

De donner au Canal les largeurs suivantes, mesurées à la profondeur de 8 mètres sous le niveau des basses mers de vives eaux ordinaires, savoir :

A. — *Sur la partie du Canal comprise entre Port-Saïd et les lacs Amers :*

Dans les parties rectilignes une largeur de 65 mètres ;

Dans les courbes d'un rayon de plus de 2 500 mètres, une largeur de 75 mètres, mesurée au sommet de la courbe et se raccordant insensiblement avec la largeur normale du Canal.

Enfin, dans les courbes d'un rayon de 2 500 mètres et au-dessous, une largeur, au sommet, d'au moins 80 mètres.

B. — *Sur la partie du Canal comprise entre les grands lacs Amers et Suez :*

Dans les parties rectilignes, une largeur de 75 mètres ;

Dans les courbes qui ont toutes des rayons de plus de 2 500 mètres, une largeur au sommet de 80 mètres.

D'autre part,

De conserver le grand garage du lac Timsah, en portant toutefois, conformément au dernier projet dressé par la Compagnie, le rayon de la courbe convexe à 1 250 mètres, l'adoption de ce nouveau rayon se traduisant par un élargissement de la gare, mesuré au droit du sommet de la courbe, d'environ 208 mètres.

Et de procéder à la rectification de cette courbe dans le plus court délai pratiquement possible.

La Commission est d'avis qu'il y a lieu d'approuver la réduction de largeur de l'îlot Asie qui sépare le bassin des Charbonniers du bassin Ismaïl, ainsi que la rectification à 3 000 mètres du rayon de la courbe du mille 1.

EN CE QUI EST DES PROFILS-TYPES DU CANAL :

La Commission est d'avis qu'il est nécessaire de comprendre, dans le projet de parachèvement du Canal, la défense des berges contre les érosions ;

Elle estime, d'ailleurs, que cette défense des berges n'est indispensable, tout au moins comme travaux de premier établissement, qu'à la traversée des lacs de Menzaleh et Ballah et sur la partie du Canal comprise entre les petits lacs Amers et Suez.

Parmi les différents types de travaux de défense déjà appliqués sur le Canal, la Commission manifeste ses préférences — partout où la nature des terrains permettra de l'appliquer — pour le perré maçonné, raidi autant que possible dans les bons terrains, descendu jusqu'à 2 mètres en contre-bas du niveau des basses mers de vives eaux ordinaires, reposant sur une risberme de la largeur juste suffisante pour former à l'ouvrage, en toute prévision d'adoucissement progressif du talus inférieur, une base solide, enfin, s'élevant jusqu'à une hauteur d'environ 1 mètre au-dessus du niveau des hautes mers de vives eaux ordinaires.

La Commission croit devoir, en outre, appeler l'attention de la Compagnie,

D'une part, sur l'intérêt qu'il y aurait, au double point de vue des facilités et de l'économie d'exécution, à construire, autant que possible, le perré de défense sur chaque rive avant de faire, ou, du moins, de terminer l'élargissement correspondant du Canal;

D'autre part, sur l'opportunité de développer le plus possible les plantations de roseaux et de tamarix pour la défense des berges du Canal à la ligne d'eau.

En dernière analyse, la Commission est d'avis qu'il y a lieu d'adopter définitivement les profils-types dressés par l'Ingénieur en chef de la Compagnie en conformité de toutes les indications précédentes, profils dont une copie est annexée au présent Rapport.

EN CE QUI EST DES TRAVAUX ACCESSOIRES DU CANAL :

La Commission ne peut se dispenser de mentionner dans ses conclusions que, quelles qu'aient pu être, sur les questions techniques, les différences d'opinion, d'ailleurs insignifiantes, entre les divers capitaines et pilotes qui ont été interrogés, lors de l'enquête dans l'Isthme, ceux-ci ont unanimement déclaré, qu'en dehors de l'élargissement et de l'approfondissement du Canal, il n'y a besoin de rien de plus pour améliorer, soit l'éclairage aux extrémités, soit le balisage du Canal, soit les moyens d'amarrage, ni pour réaliser d'autres améliorations quelconques.

EN CE QUI EST, ENFIN, DES PROFILS D'EXÉCUTION :

La Commission est d'avis qu'il y a lieu d'approuver les profils, comportant trois phases d'exécution, dressés conformément à ses indications générales, par M. l'Ingénieur en chef des travaux, et dont une copie se trouve annexée au présent Rapport.

Paris, le 11 février 1885.

Les membres de la Commission :

MM. Ch. LEFEBURE de FOURCY (France), Président ;
Major général Sir Andrew CLARKE (Grande-Bretagne), Vice-Président ;
J. DIRKS (Pays-Bas), Vice-Président ;
VOISIN-BEY (France), Rapporteur ;
F. LAROCHE (France), Rapporteur-Adjoint ;
R. ALEXANDER (Grande-Bretagne) ;



MM. Le capitaine E. ALEXEIEFF (Russie) ;
Le capitaine CHITTY (Grande-Bretagne) ;
Sir JOHN COODE (Grande-Bretagne) ;
BLASIUS CRILLANOVICH (Autriche-Hongrie) ;
DUMONT (France) ;
EDOUARD GIOIA (Italie) ;
Sir CHARLES HARTLEY (Grande-Bretagne) ;
Le Vice-Amiral JURIEN DE LA GRAVIÈRE (France) ;
JAMES LAING (Grande-Bretagne) ;
E. LAROUSSE (France) ;
WILLIAM MACKINNON (Grande-Bretagne) ;
PASCAL (France) ;
PESCHECK (Allemagne) ;
EDUARDO SAAVEDRA (Espagne) ;
THOMAS SUTHERLAND (Grande-Bretagne) ;
L. TILLIER (France).

ANNEXE N° 12

CONVENTION DU 17 AVRIL 1878

RELATIVE AU CANAL ISMAILIEH

Entre :

1° S. A. le prince HUSSEIN KAMIL, ministre des finances du gouvernement égyptien, agissant au nom et comme représentant dudit gouvernement ;

2° M. FERDINAND DE LESSEPS, président-fondateur de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez, agissant au nom et comme représentant de ladite Compagnie ;

3° M. PAPONOT, entrepreneur de travaux publics, agissant en son nom personnel,

A été dit et convenu ce qui suit :

Par convention en date du 25 mars 1877, le gouvernement égyptien a délégué à M. Paponot jusqu'à extinction de sa dette, en capital, intérêts et accessoires, tous les revenus nets du canal Ismaïlieh et il a été entendu que les modes d'encaissement feraient l'objet d'une convention ultérieure et supplémentaire.

Par une autre convention, en date du même jour, M. Paponot ayant transmis à la Compagnie tous les droits qu'il tenait de la convention précédente, le gouvernement a déclaré accepter cette cession et il a été entendu que les tarifs de perception établis à l'occasion du canal Ismaïlieh seraient réglés d'un commun accord, entre le gouvernement et la Compagnie.

C'est afin de réaliser les engagements pris dans les deux conventions sus-énoncées, que les parties contractantes ont arrêté, d'un commun accord, les dispositions suivantes :

ART. 1er. — Les droits de navigation sur le canal Ismaïlieh, depuis le Nil jusqu'au lac Timsah, seront fixés ainsi qu'il suit :

1° Douze paras par ardeb sur chacune des six écluses suivantes : Choubra, Siriacos Belbeïs, Gassassiné, Ismaïlieh-amont, Ismaïlieh-aval.

2° Onze paras par ardeb sur chacun des ponts suivants : pont du chemin de fer près Choubra, pont de Tel-el-Kébir, pont de Nefiche.

3° Deux paras comme droits de stationnement par ardeb et par jour sur toute barque qui séjournera plus de vingt-quatre heures entre deux ouvrages pour y faire le trafic ou une opération de chargement ou de déchargement.

Quant à l'écluse d'El-Abassé, les droits actuels seront maintenus et ils seront perçus par la Compagnie au même titre que les droits des six écluses ci-dessus dénommées.

ART. 2. — Les droits d'écluse et de pont seront perçus sur chaque ardeb de capacité des barques et bateaux chargés complètement ou partiellement sans tenir compte de la quantité de chargement, mais ils ne seront pas perçus sur les barques ou bateaux vides.

ART. 3. — L'évaluation des droits se fera d'après la capacité de la barque indiquée sur la plaque dite *Safiha.*

Les barques qui ne seraient pas munies de cette plaque payeront double droit.

ART. 4. — Les barques, bateaux, dragues ou autres engins de navigation employés au service de l'exploitation ou de l'entretien du Canal ne seront assujettis à aucun droit.

ART. 5. — Le gouvernement pourra, mais seulement d'accord avec la Compagnie, changer la répartition de ces droits d'écluses et de ponts en les établissant sur les divers ouvrages d'après la distance kilométrique qui existe entre eux, pourvu que la totalité de ces droits ne dépasse pas cent cinq paras par ardeb de capacité sur le parcours total, depuis le Nil jusqu'au lac Timsah.

ART. 6. — La Compagnie sera chargée du service des écluses et des ponts, ainsi que de la perception des droits.

ART. 7. — Les dépenses relatives au personnel, matières et matériel d'exploitation seront déduites des recettes de façon à constituer les revenus nets qui seront encaissés par la Compagnie.

Les dépenses relatives à la réparation et à l'entretien des ouvrages, ainsi qu'à l'entretien du canal Ismaïlieh, continueront à être supportées par le gouvernement.

ART. 8. — Il est entendu que la réglementation de l'eau dans les biefs continuera à être faite conformément aux instructions des ingénieurs du gouvernement, pourvu que le canal Ismaïlieh soit toujours maintenu dans un état suffisant de navigabilité.

ART. 9. — Des commissaires désignés par le gouvernement auront le droit de s'assurer de la régularité du service et de compulser les livres de recettes et de dépenses.

Pour faciliter ce contrôle, la perception sera inscrite sur un carnet à souche dont les feuilles seront préalablement paraphées par le ministère

des finances et qui indiquera en même temps la date de la perception, le numéro d'enregistrement de la barque, sa capacité, le nom de son propriétaire, la nature de son chargement, son point de départ et sa destination.

ART. 10. — La Compagnie du Canal de Suez est autorisée à prendre possession du canal Ismaïlieh à partir du 1er mai prochain. Elle appliquera, pour la perception des droits qui font l'objet de la présente convention, les tarifs actuellement en vigueur jusqu'à la publication officielle du nouveau tarif, laquelle devra avoir lieu, au plus tard, le 15 mai prochain, date à partir de laquelle la Compagnie sera, en tous cas, autorisée à appliquer le nouveau tarif.

ART. 11. — Il est bien entendu que, dans les décomptes mensuels mentionnés dans l'article 7 de la première convention du 25 mars 1877, les recettes et les dépenses faites par la Compagnie figureront avec les intérêts y relatifs calculés, comme la créance, sur la base de sept pour cent par an et à partir des dates respectives de la perception ou de la dépense.

Fait triple au Caire le dix-sept avril mil huit cent soixante-dix-huit.

Signé :

HUSSEIN KAMIL,
FERD. DE LESSEPS,
PAPONOT.

ANNEXE N° 13

NOTE

SUR LA CONSTITUTION DU DOMAINE COMMUN AU GOUVERNEMENT ÉGYPTIEN ET A LA COMPAGNIE

Le premier acte de concession accordé par Saïd-Pacha à Ferdinand de Lesseps, le 30 novembre 1854, pour l'établissement d'un Canal maritime perçant l'Isthme de Suez, stipulait par les articles 7 et 8 que le gouvernement abandonnait à la Compagnie, en sus des terrains nécessaires au Canal lui-même et aux établissements d'exploitation, tous les terrains incultes du domaine public qui seraient arrosés et cultivés par les soins de la Compagnie au moyen de l'eau douce d'un canal à dériver du Nil, canal considéré dans l'acte de concession comme un complément indispensable du Canal maritime.

Les mêmes avantages furent stipulés dans l'article 10 du second acte de concession, délivré le 5 janvier 1856.

Les cartes cadastrales qui devaient être dressées en vertu de l'article 4 du second acte de concession pour définir les terrains abandonnés à la Compagnie ne furent jamais définitivement établies.

En 1883, sous la pression du gouvernement britannique, la Sublime Porte fit connaître à Ismaïl-Pacha qu'elle ne pourrait examiner utilement la question de la concession du Canal sans qu'il fût préalablement apporté diverses modifications aux conditions proposées pour cette concession. Parmi les modifications demandées se trouvait la reprise des terrains accordés à la Compagnie par l'article 10 de l'acte de 1856.

Les difficultés soulevées entre le gouvernement égyptien et la Compagnie par les prétentions de la Sublime Porte furent soumises, en avril 1864, à l'arbitrage de l'Empereur Napoléon III.

La sentence arbitrale, rendue par ce Souverain le 6 juillet 1864, décida que les terrains qui avaient été concédés à la Compagnie ne pouvaient lui être repris en totalité parce qu'elle avait besoin d'avoir à sa disposition, pendant toute la durée de la concession, « les terrains nécessaires « pour assurer dans des conditions convenables la prospérité de l'entre-



« prise, mais, que d'autre part, il ne devait lui être rien alloué au delà « des besoins de ses services et qu'elle ne pouvait avoir la prétention « d'obtenir, dans des vues de spéculation, une étendue quelconque de « terrains, soit pour en livrer à la culture, soit pour y élever des « constructions, soit pour les céder lorsque la population aurait aug- « menté. »

En se renfermant dans ces limites, la sentence arbitrale fixa à 10 264 hectares la surface des terrains « nécessaires à l'établissement, « l'exploitation et la conservation du Canal maritime. »

La convention du 22 février 1866, passée entre les deux parties, pour traduire sous la forme d'accord les décisions de la sentence arbitrale ramena, après vérification sur le terrain, la surface de la concession à 10 214 hectares.

Mais, on ne tarda pas à reconnaître, par suite de l'avancement des travaux du Canal, que la surface ainsi concédée resterait en grande partie, au moins dans les villes, inutilisée pour le Canal maritime. La situation faite à ces terrains par l'arrangement de 1866 était telle que le gouvernement ne pouvait plus en disposer puisqu'il les avait concédés à la Compagnie, et que celle-ci, n'en ayant pas besoin pour l'exploitation du Canal, ne pouvait en tirer aucun parti. Aussi, quelques mois avant l'inauguration du Canal maritime, le 29 avril 1869, le gouvernement et la Compagnie passèrent-ils deux conventions dont la première indiquait, article 4, que « l'usage des terrains dépendant du Canal ma- « ritime (soit les 10 214 hectares limités par la convention de février 1866, « plus 300 hectares à ajouter à la superficie de Port-Saïd et 200 hectares « à ajouter à la superficie d'Ismaïlia) serait réglé par un arrangement « spécial. »

Il était ajouté :

« 1° Les terrains, dont la vente aura été décidée, seront divisés par « lots dans les bureaux de vente des différentes villes du Canal. »

« 2° Le prix de vente sera partagé entre le gouvernement et la Com- « pagnie dans la proportion de 50 pour 100 du produit net. »

La seconde convention du 23 avril 1869 organisa l'exploitation des terrains ainsi constitutés *en fonds commun* pour les deux parties ; état de chose qui explique la dénomination devenue usitée de *Domaine commun.*

La convention sus-visée fixait notamment que la gestion du Domaine commun serait confiée à une Commission de quatre membres, deux choisis par le Khédive et deux par la Compagnie, et que le maximum de surface, pouvant être vendu à une famille, serait *d'un hectare* en ville et de deux hectares hors des villes.

En fait, les opérations d'aliénation de terrains furent très réduites pendant les premières années qui suivirent l'ouverture du Canal mari-

time ; les membres de la Commission prévue par la convention du 23 avril 1869, ne furent pas désignés par leurs mandants et la Compagnie eut la gestion effective du Domaine commun jusqu'à la fin de 1884.

A cette époque, une nouvelle convention, passée le 18 décembre 1884, arrêta définitivement les conditions du fonctionnement de la Commission du Domaine commun.

Il fut stipulé notamment que la Commission soumettrait annuellement des propositions budgétaires, que le budget ne comprendrait pas de traitement pour les commissaires, chaque partie ayant à sa charge le traitement de ses représentants, que les règlements du personnel de la Compagnie seraient applicables au Domaine commun, enfin que les terrains seraient vendus, autant que possible, par voie d'adjudication.

Cette organisation fonctionne régulièrement depuis l'année 1885.



ANNEXE N° 14

DOMAINE COMMUN

CONVENTION BUDGET ET RÈGLEMENT

(18 decembre 1884.)

Entre le Gouvernement égyptien, représenté par Son Excellence Nubar-Pacha, président du Conseil des Ministres,

Et la Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez, représentée par M. Charles-A. de Lesseps, vice-président du Conseil d'administration,

Il a été convenu ce qui suit :

ART. 1er. — A partir du 1er janvier 1885, il est créé pour l'Administration du Domaine commun, un service distinct des services de la Compagnie du Canal de Suez.

Le budget de ce service est arrêté pour 1885, conformément au tableau (A) ci-annexé.

ART. 2. — La Commission prévue par la convention du 23 avril 1869 fonctionnera à partir du 10 janvier 1885.

La Compagnie consent à ce que cette Commission fonctionne suivant les conditions spécifiées dans le règlement ci-joint (Annexe B), chaque partie se réservant le droit, en prévenant une année à l'avance, de supprimer la délégation prévue dans le présent accord et de revenir au fonctionnement de la Commission déterminé par les articles 5 et 6 de la convention du 23 avril 1869.

Le budget du Domaine commun ne comprendra pas de traitement pour les quatre commissaires ; ce traitement, s'il y a lieu, restant à la charge de chacune des parties pour les commissaires qui les représentent.

ART. 3. — Les ventes de terrains auront lieu conformément au règlement ci-joint (Annexe C).

ART. 4. — La Commission aura à arrêter tout crédit supplémentaire à imputer au budget prévu pour 1885, et notamment toute dépense pour frais de création et d'appropriation de terrains.

A l'avenir, les propositions budgétaires pour les dépenses seront préparées par la Commission pour être soumises, chaque année par les commissaires, au gouvernement et à la Compagnie, au plus tard, le

15 octobre précédent le commencement de l'exercice, de telle sorte qu'après examen fait par les parties, la Commission puisse arrêter le budget avant le 1er janvier.

Les règlements de la Compagnie du Canal de Suez, concernant le personnel, seront applicables au personnel du Domaine commun.

A ce titre, le personnel classé du Domaine commun participera aux répartitions de bénéfices, retraites, etc., attribuées au personnel de la Compagnie sur la part qui lui est statutairement réservée dans les bénéfices. La moitié de toutes les sommes attribuées sur les 2 pour 100 au personnel du Domaine commun sera annuellement remboursée par le gouvernement égyptien à la Compagnie pour être versée au crédit du compte des 2 pour 100.

Moyennant ce remboursement annuel, le gouvernement ni le Domaine commun n'auront rien à payer aux employés du Domaine commun ou à leurs familles en cas de mise à la retraite, licenciement, décès ou pour quelque cause que ce soit.

Art. 5. — Les forfaits prévus et acceptés par la Compagnie dans le budget de 1885 :

A l'article « Frais judiciaires » pour le travail du contentieux de la Compagnie, tel qu'il est défini audit budget.

Et à l'article « Entretien des plantations » sont définitivement fixés pour l'avenir.

Le service de caisse continuera à être fait gratuitement par la Compagnie.

Art. 6. — La Compagnie du Canal de Suez ayant émis la prétention de faire comprendre dans la nouvelle délimitation du Domaine commun les terrains d'apport formés par la mer à Port-Saïd depuis 1866,le gouvernement égyptien a contesté ce droit.

Le gouvernement formule ses réserves les plus expresses, tant pour le passé que pour l'avenir, à l'égard des prétentions que la Compagnie du Canal de Suez pourrait élever au sujet desdits terrains d'apport.

Cependant, pour démontrer tout l'intérêt qu'il prend au développement et au progrès matériel de cette partie du territoire égyptien, le gouvernement estime qu'il y a lieu d'établir définitivement la surface totale du Domaine commun, et, à cet effet, la nouvelle délimitation est fixée comme suit :

Il est ajouté aux terrains délimités en 1866 : 350 hectares à Port-Saïd et 200 hectares à Ismaïlia.

Cette fixation a été faite par transaction en ce qui concerne les compensations réclamées par la Compagnie au gouvernement, tant à Port-Saïd qu'à Ismaïlia.

Le Domaine commun, du côté de la plage ouest, à Port-Saïd, comprendra 10 hectares en plus de la superficie limitée par la ligne en



pointillé rouge du plan ci-annexé indiquant la plage en 1870 (Annexe D).

La nouvelle délimitation du Domaine commun à Port-Saïd et à Ismaïlia est arrêtée par les deux plans ci-joints (Annexes E, F).

Toutefois, la Commission du Domaine commun vérifiera sur le terrain l'exactitude de cette délimitation et rectifiera les plans, s'il y a lieu.

La Commission dressera un procès-verbal de cette opération, qui sera annexé à la présente convention.

La Compagnie fixe à 30 mètres à partir de la ligne d'eau, à Port-Tewfik, ainsi qu'à Port-Saïd, la largeur du quai réservé pour les besoins de l'exploitation du Canal.

Les ventes opérées par la Commission, à Port-Saïd et à Port-Tewfik, auront lieu en se conformant à cette limite.

ART. 7. — La régularisation des ventes de terrains en cours et de celles qui pourront être conclues jusqu'au 10 janvier 1885 sera faite par le gouverneur général du Canal et l'agent supérieur de la Compagnie qui signeront les contrats relatifs à ces ventes.

ART. 8. — S. E. Giegler Pacha est nommé second commissaire par le gouvernement égyptien.

M. Desavary, chef du service du transit et de la navigation, à Ismaïlia, est nommé second commissaire, à titre provisoire, par la Compagnie.

ART. 9. — Les comptes du Domaine commun étant arrêtés annuellement, le gouvernement, en cas d'excédent des dépenses sur les recettes, remboursera à la Compagnie la moitié de cet excédent.

ART. 10. — En vue des opérations commerciales qui pourraient être faites dans le port d'Ismaïlia, une bande de terrain indiquée sur le plan (Annexe G), et située sur le bord du lac Timsah, pourra être louée, à prix réduit, pendant une période de cinq années, à partir de la date de la présente convention.

ART. 11. — La Compagnie est chargée à partir du 1er janvier 1885,

A Ismaïlia :

Pour la ville et les villages arabes, de l'entretien, arrosage et nettoyage, des voies, trottoirs et plantations existants, ainsi que de l'entretien et du gardiennage des cimetières ;

A Port-Tewfik :

De l'entretien, arrosage et nettoyage des voies et plantations existantes.

Le tout au prix arrêté à forfait de cinquante-cinq mille francs par an, payable par douzièmes.

ART. 12. — Les présentes ne seront définitives qu'après ratification du Conseil des ministres, d'une part, et du Conseil d'administration de la Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez, d'autre part.

Le Caire, le 18 décembre 1884.

Signé : N. NUBAR et CH.-A. DE LESSEPS.



ANNEXE N° 15

CONVENTION DU 20 DÉCEMBRE 1886

Entre le Gouvernement égyptien, représenté par Son Excellence NUBAR-PACHA, président du Conseil des Ministres,

Et la Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez, représentée par M. CHARLES-A. DE LESSEPS, vice-président du Conseil d'Administration,

Il a été exposé et convenu ce qui suit :

Le Gouvernement égyptien rappelle que, dans son opinion, la Compagnie ne peut pas, sans son autorisation, apporter à l'état du Canal des modifications qui lui donnent une largeur au plafond supérieure à 44 mètres entre Port-Saïd et les lacs Amers et 64 mètres entre les lacs Amers et Suez.

Il constate que la Compagnie ne partage pas cette opinion et qu'elle soutient avoir le droit d'apporter toute modification à l'état du Canal dans la limite de ses terrains.

Le Gouvernement égyptien, qui s'est toujours préoccupé des intérêts généraux des divers peuples que le Canal est appelé à desservir, tenant compte des sacrifices que la Compagnie s'est imposés pour donner les plus grandes facilités à la navigation, sans trancher la question du droit dans aucun sens, s'engage à ne pas élever des objections à l'exécution du programme intégral de l'amélioration du Canal, recommandé par la Commission technique internationale de 1884-1885.

Le Gouvernement égyptien et la Compagnie se sont mis d'accord pour reconnaître que les travaux qui pourraient être exécutés par la Compagnie suivant ce programme seraient de nature à diminuer la zone de terrains dont la jouissance a été attribuée à la Compagnie par l'acte en date du 19 février 1866 et qui ont été jugés nécessaires pour la construction, la bonne exploitation et l'augmentation du Canal.

En conséquence, le Gouvernement égyptien rétrocède à la Compagnie, pour le même usage, des terrains parmi ceux que le Gouvernement égyptien a repris par la Convention de 1866. Ces terrains seront répartis à peu près également sur tout le parcours du Canal.

En outre, une zone plus large sera attribuée à la Compagnie à Suez, à Ismaïlia et à Port-Saïd ou auprès de ces villes en vue de faciliter à la Compagnie, le cas échéant, l'extension des surfaces d'eau des ports du Canal.

Le prix total à payer par la Compagnie de ces terrains, montant à 4 000 hectares, tant sur le parcours du Canal que dans la région des villes, sera de 2 millions de francs. Ces terrains seront délimités, conformément au plan et au tableau ci-joints. Toutefois une commission formée par le Gouvernement égyptien et la Compagnie vérifiera, sur place, l'exactitude de cette délimitation et rectifiera le plan s'il y a lieu. La Commission dressera un procès-verbal de ses opérations qui sera annexé à la présente Convention.

Le prix convenu de 2 millions de francs pour l'ensemble des terrains sera versé par la Compagnie au Gouvernement égyptien, moitié dans le mois qui suivra la signature de la présente Convention, moitié dans le mois qui suivra l'achèvement des travaux de la Commission.

La Compagnie remettra au Domaine commun ceux de ces terrains qu'elle ne jugerait pas nécessaires à son exploitation, et qui, par suite, deviendraient susceptibles d'être vendus.

Sur le prix de chaque vente opérée par le Domaine commun, il sera remboursé à la Compagnie une somme égale à son prix d'acquisition, et le surplus sera partagé à raison de deux tiers pour le Gouvernement et d'un tiers pour la Compagnie.

Les frais spéciaux qui seraient faits par le Domaine commun sur les terrains désignés dans cet acte, et qui lui auraient été remis par la Compagnie comme susceptibles d'être vendus, seront partagés entre le Gouvernement égyptien et la Compagnie dans la même proportion que le produit de la vente de ces terrains.

Il est entendu que l'autorisation d'une modification des Statuts, communiquée par la lettre officielle du Commissaire du Gouvernement égyptien, en date du 10 mai 1886, s'applique également à tout emprunt qui sera nécessaire pour compléter les travaux d'agrandissement du Canal, suivant le programme de la Commission technique internationale de 1884-1885. Par suite, en ce qui concerne les charges d'intérêt et d'amortissement provenant de ces emprunts, en y comprenant celui de 100 millions déjà voté, le tout ou la partie de ces charges qui serait susceptible d'affecter un revenu de 90 francs par action, pourrait être porté, avec l'autorisation de l'Assemblée générale, au compte de premier établissement, en même temps que les dépenses des travaux à

exécuter ; cette disposition serait ainsi applicable pendant la période totale d'exécution desdits travaux, comprenant les trois phases, pour toutes les sommes empruntées sans aucune distinction entre elles.

Signé : CH.-A. DE LESSEPS.

Approuvé par le Conseil des Ministres
dans sa séance du lundi 20 décembre 1886.

Le Président du Conseil,

Signé : NUBAR.

Le Caire, le 20 décembre 1886.

ANNEXE N° 16

RÈGLEMENT PROVISOIRE

POUR LE TRANSIT DES NAVIRES CHARGÉS DE PÉTROLE EN VRAC

ANNEXE AU RÈGLEMENT DE NAVIGATION

Art. 1er. — Tout navire chargé de pétrole en vrac, qui se présente devant l'un des ports d'entrée du Canal, doit aussitôt se faire reconnaître en hissant au mât de l'arrière l'un des signaux indiqués ci-après et qu'il doit conserver pendant toute la durée de son transit.

Le navire qui stationnera dans le port sera isolé au moyen de pannes flottantes.

Art. 2. — Avant d'obtenir l'entrée dans le Canal, le capitaine doit faire déclaration :

1° Que son navire est classé spécialement pour le transport du pétrole, soit dans la catégorie ✠ A 1 100 du Lloyd Anglais, soit dans la catégorie ✠ (I) 3/3 1. 1. du Bureau Veritas, soit dans la catégorie ✠ 100 A du Lloyd Germanique (Berlin) ;

2° Que son chargement ne comprend que du pétrole raffiné, de qualité uniforme, et dont aucun des échantillons, pris au port d'embarquement, n'a donné un point d'inflammation inférieur à 23 degrés centigrades (73 degrés Farhenheit), cette température étant constatée conformément aux procédés d'épreuve en vase clos reconnus et pratiqués dans le commerce des pétroles, comme, par exemple, le procédé Abel ou toute autre épreuve en vase clos d'une exactitude non inférieure ;

3° Que ses seuls moyens d'éclairage, en dehors des appareils réglementaires pour la navigation de nuit et des feux de mât, sont des lampes électriques incandescentes et que toutes les installations électriques sont faites suivant les règles du Lloyd Anglais, du Véritas, ou du Lloyd Germanique (Berlin) ;

4° Qu'il est muni de pompes affectées uniquement au chargement et au déchargement du pétrole et d'un débit effectif suffisant pour charger ou décharger 300 tonnes-poids de pétrole par heure au minimum ;

5° Qu'aucune des citernes du navire n'est d'une capacité supérieure à 300 tonnes de jauge (tonnes de 2,83 mètres cubes ou de 100 pieds cubes anglais) et ne peut déverser son contenu dans une autre citerne par aucune ouverture ou solution de continuité des parois ;

6° Qu'aucune des citernes n'est placée immédiatement à l'avant ni immédiatement à l'arrière du navire ;

7° Que l'espace réservé aux citernes de pétrole est complètement séparé de l'avant et de l'arrière du navire par des cloisons doubles étanches formant des espaces entièrement remplis d'eau.

ART. 3. — Tout navire chargé de pétrole en vrac, doit se faire convoyer, pendant toute la durée de son transit, par un remorqueur-citerne aménagé en vue de l'allégement rapide et immédiat du navire en cas d'échouage.

La Compagnie se réserve d'approuver, au préalable, le type et les dimensions de ce remorqueur qui devra d'ailleurs se soumettre à toutes les prescriptions du § 5 de l'article 12 du Règlement de Navigation .

La Compagnie a un remorqueur-citerne qu'elle met à la disposition des navires chargés de pétrole en vrac, transitant le Canal, dont les capitaines lui en font la demande. La location est faite conformément aux dispositions du § 3 de l'article 12 du Règlement de Navigation relatives au convoyage par un remorqueur de 1re classe.

ART. 4. — Pendant toute la durée du transit, le capitaine est tenu de veiller à ce que, sur son bord, nul ne fume ni n'ait sur sa personne aucun moyen d'obtenir du feu.

ART. 5. — Le navire qui, après avoir transporté un chargement de pétrole en vrac, transite vide de pétrole, n'est pas soumis aux prescriptions qui précèdent, mais son capitaine doit faire déclaration qu'il a fait toutes les opérations de lavage, nettoyage, ou autres, nécessaires pour éviter la présence d'aucunes vapeurs de pétrole dans les citernes ou dans toute autre partie du navire.

ART. 6. — Toutes les prescriptions du Règlement de Navigation et de ses annexes, non contraires aux clauses du présent Règlement, restent applicables.

Paris, le 10 avril 1899.

Le Président,

Signé : PRINCE AUGUSTE D'ARENBERG.

ANNEXE N° 17

RÈGLEMENT

DES RETRAITES ET DE LA RÉPARTITION ÉVENTUELLE DES 2 POUR 100 ADOPTÉ LE 4 AVRIL 1876 ET MODIFIÉ PAR DÉCISION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION EN DATE DU 3 NOVEMBRE 1896

Le Conseil,

Vu l'article 63, paragraphe 4, et l'article 34, paragraphe 9, des Statuts ;

Vu la décision du Conseil du 4 novembre 1890 définissant la qualité d'employé et la décision du 4 février 1895 relative aux secours à accorder pour temps de non-classement ;

Vu la décision du Comité de Direction du 1er octobre 1896 ;

La Commission des Finances entendue,

Décide :

Art. 1er. — Le droit à la retraite est acquis à tous les employés classés de la Compagnie après trente années de service effectif comptées du jour de leur classement.

Art. 2. — Le droit à une retraite proportionnelle au nombre d'années de service effectif comptées du jour du classement est acquis :

1° Aux employés qui auront vingt ans de service effectif en Egypte ;

2° Aux employés qui auront servi la Compagnie, partie en France, partie en Egypte, pendant un temps tel qu'en majorant de 50 pour 100 la durée du service en Egypte, le total atteigne trente années ;

3° Aux employés licenciés pour cause de suppression d'emploi, de réorganisation, ou toute autre mesure administrative qui n'aurait pas le caractère de révocation ou de destitution ;

4° Aux employés atteints de maladies dûment constatées et entraînant incapacité de remplir leurs fonctions ;

5° Aux employés âgés de plus de soixante ans.

Art. 3. — Tant qu'il y aura convenance réciproque entre la Compa-

gnie et l'employé, le droit acquis à la retraite n'empêche pas la continuation des services actifs.

ART. 4. — § 1. Tous les droits à la retraite acquis à un employé seront transférés, pour moitié, à sa veuve, à la condition que le mariage ait eu lieu deux ans au moins avant la mise à la retraite et qu'il n'y ait pas eu de séparation prononcée contre la femme.

§ 2. La veuve d'un employé mort au service de la Compagnie a également droit à la moitié de la retraite proportionnelle réglée d'après le temps de service du mari, le jour de sa mort, à la condition qu'il n'y ait pas eu de séparation prononcée contre elle et que le mariage ait eu lieu deux ans avant la mort.

§ 3. A défaut de la veuve, les avantages auxquels elle aurait eu droit, dans le cas prévu aux paragraphes 1 ou 2, seront répartis également entre les enfants mineurs jusqu'à leur majorité, sans réversibilité.

§ 4. Dans le cas où l'employé laisserait des enfants mineurs d'un premier lit et une veuve ayant ensemble droit à la demi-pension, prévue aux paragraphes 1, 2 et 3, le Conseil fixera, dans la proportion qu'il jugera convenable, la part de chacun des ayants droit.

§ 5. En cas de mariage nouveau de la veuve et à toute époque après ce mariage, le Conseil pourra réduire ou supprimer la part prévue aux paragraphes 1 et 2 ci-dessus ou l'attribuer en tout ou partie aux personnes désignées aux paragraphes 3 et 4, aux conditions de quotité et de temps prévues auxdits paragraphes, ou encore aux personnes désignées à l'article 5 ci-après.

ART. 5. — A défaut de veuve et d'enfants mineurs, la demi-part prévue aux paragraphes 1er et 2 de l'article 4 pourra être accordée par le Conseil, en totalité ou en partie, pour la vie ou pour un temps limité, à telles personnes dont l'employé décédé était le soutien, et la répartition en aura lieu entre les bénéficiaires dans les proportions qui seront fixées par le Conseil.

ART. 6. — Tout employé démissionnaire ou révoqué perd tout droit à une retraite ou à une répartition quelconque.

Toutefois, en cas de réintégration dans le personnel classé d'un employé démissionnaire, ses années de service antérieur lui seront comptées.

ART. 7. — Les employés licenciés réadmis au service de la Compagnie et qui ont fait remise de leur indemnité de licenciement, compteront la totalité de leurs services comme employés classés pour le droit à la retraite et aux répartitions.

Ceux des employés licenciés qui n'ont pas fait remise de leur indemnité en rentrant au service de la Compagnie et tous ceux qui pourraient être réintégrés à l'avenir, ne compteront leurs services que du jour de leur nouveau classement.

ART. 8 (*Modifié par la décision du 3 novembre 1896*). — § 1er. La retraite normale est fixée, pour les employés retraités après trente années de services effectifs, comptées du jour du classement, à 60 pour 100 du traitement moyen des trois dernières années de service ; elle est calculée sur le taux de 2 pour 100 de ce traitement moyen par année de service pour les employés bénéficiant d'une retraite proportionnelle en vertu de l'article 2 du règlement.

§ 2. Par dérogation spéciale aux prescriptions des articles 1 et 2, pour les employés qui, avant leur classement, ont rempli une des fonctions auxquelles est attachée la qualité d'employé, le nombre des années de service non classé entre en compte dans le chiffre de trente années exigé des employés d'Europe et de vingt années exigé des employés d'Egypte pour avoir droit à la retraite.

Pour ces employés, soit qu'ils se retirent après trente ans de service, comme le prévoit l'article 1er, soit qu'ils bénéficient des dispositions de l'article 2, le montant de la retraite normale est calculé pour chacune des années de non-classement, sur le taux de 1 pour 100 du traitement moyen des trois dernières années ayant précédé le classement, et, pour chacune des années du temps de classement, sur le taux de 2 pour 100 du traitement moyen des trois dernières années de service.

Au cas où les années de non-classement ajoutées aux années de classement donneraient un total supérieur à 30, l'allocation de 1 pour 100 ne sera appliquée qu'au nombre d'années de non-classement nécessaires pour compléter le nombre 30.

Les années de service non classé n'entrent pas en ligne de compte pour le calcul des répartitions prévues aux articles 12 et 14 ci-après.

ART. 9 (*Modifié par la décision du 3 novembre 1896*). — Les sommes nécessaires pour assurer le service des retraites ainsi que le paiement des secours votés par le Conseil en faveur d'anciens employés ou de leurs familles seront fournies par le produit des 2 pour 100 sur les bénéfices nets réservés au personnel par le paragraphe 4 de l'article 63 des statuts.

En cas d'insuffisance, la Compagnie fera les avances nécessaires pour compléter aux retraités une retraite minimum égale aux deux tiers de la retraite normale. Cette retraite minimum ne pourra dépasser 7 000 francs pour aucun retraité.

Les avances ainsi faites par la Compagnie lui seront, comme première charge, remboursées sur le produit des 2 pour 100 des exercices ultérieurs.

ART. 10 (*Modifié par la décision du 3 novembre 1896*). — § 1er. Lorsque le produit des 2 pour 100 dépassera la somme nécessaire pour couvrir, le cas échéant, le remboursement des avances antérieures de la Compagnie et assurer le service des retraites normales, il sera fait sur l'ensemble de ce produit, si l'excédent le permet, un prélèvement de 10 pour 100 destiné, tout d'abord, au paiement des secours votés par le Conseil en

faveur d'anciens employés ou de leurs familles ; le surplus annuel disponible sera capitalisé pour la constitution d'un fonds de réserve destiné à assurer, à la fin de la concession, le service des pensions et des secours à tous les ayants droit. Lorsque l'excédent des 2 pour 100 sera inférieur à 10 pour 100, il sera prélevé en totalité.

§ 2. Le quantum du prélèvement pourra être modifié à toute époque. Le Conseil statuera à cet égard, chaque année, aussitôt après l'approbation des comptes de la Compagnie par l'Assemblée générale des Actionnaires.

§ 3. Le Conseil déterminera, tant pour le fonds de réserve déjà existant que pour son accroissement dans l'avenir, la part qui sera employée à l'achat de titres de la Compagnie ou autres valeurs, pour être capitalisée, et celle qui sera conservée en compte courant productif d'intérêt au taux moyen des placements effectués par la Compagnie pendant l'année.

ART. 11 (*Abrogé par la décision du 3 novembre 1896*).

ART. 12 (*Modifié par la décision du 3 novembre 1896*). — Lorsque, déduction faite du montant des retraites et du prélèvement prévu à l'article 10, le produit annuel des 2 pour 100 laissera encore un excédent, cet excédent sera réparti entre tous les employés en fonctions au prorata de leur traitement au 31 décembre de l'année écoulée, multiplié par le nombre de leurs années de services effectifs comme employés classés, le multiplicateur ne devant jamais dépasser 30.

ART. 13. — Les années de service du personnel classé en fonctions prenant part à la répartition prévue à l'article 12 compteront du 1er janvier.

Tout employé classé après le 1er janvier ne participera pas à la répartition des bénéfices de l'année de son classement ; mais l'année de sa mise à la retraite lui sera en compensation comptée, dans tous les cas, comme entière pour la répartition des bénéfices.

ART. 14 (*Modifié par la décision du 3 novembre 1896*). — Lorsque la répartition prévue à l'article 12 aura produit pour le personnel en fonctions une part calculée sur les bases posées par les articles 8 et 12, c'est-à-dire 2 pour 100 du dernier traitement par année de service, le surplus des produits annuels des 2 pour 100 sera généralement réparti entre tout le personnel classé, actif ou retraité, suivant les prescriptions de l'article 12. On adoptera comme dernier traitement des retraités celui qui aura servi de base à la liquidation de leur retraite.

ART. 15 (*Modifié par la décision du 3 novembre 1896*). — Dans aucun cas, la somme annuelle à recevoir par les retraités ne pourra excéder, savoir :

9 000 francs pour l'employé dont le traitement moyen des trois dernières années de service aura été de 15 000 francs et au-dessous ;

Et, proportionnellement pour les traitements supérieurs à 15 000 francs, la somme de 15 000 francs demeurant comme le dernier maximum que puissent recevoir les retraités, quel qu'ait été le chiffre du traitement supérieur à 25 000 francs.

ART. 16 (*Modifié par la décision du 3 novembre 1896*). — Le minimum garanti des retraites sera payé trimestriellement.

Le surplus, destiné à compléter le montant de la retraite normale, augmenté éventuellement de la somme à provenir de la dernière répartition prévue à l'article 14, sera payé en une fois après l'approbation des comptes de la Compagnie par l'Assemblée générale des Actionnaires.

ART. 17. — A dater de l'adoption du présent Règlement, celui du 10 février 1874, n° 489, sur les licenciements est et demeure abrogé en tout ce qui concerne le personnel classé.

ART. 18. — Le Conseil se réserve, d'une manière absolue, quand il le jugera possible et utile, le droit :

1° De remplacer ce Règlement sur les retraites par la fondation d'une caisse de prévoyance comportant l'ouverture d'un compte personnel à chaque employé classé pour l'inscription et la capitalisation des sommes à provenir des 2 pour 100 ou par tel autre système qui serait reconnu préférable ;

2° De régler toutes les dispositions transitoires et autres qui seraient nécessitées par ce changement.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

(Décision du 3 novembre 1896).

1° Dans le cas où l'allocation de 1 pour 100 prévue par le deuxième alinéa du paragraphe 2 de l'article 8, pour les agents actuellement en retraite ayant servi un certain temps sans être classés, serait inférieure au moment du secours qui leur a été alloué en vertu de la décision de principe du Conseil du 4 février 1895, la différence leur sera payée sur le prélèvement de 10 pour 100 institué par l'article 10 ci-dessus.

2° Les nouvelles dispositions ci-dessus seront appliquées, tant aux retraites déjà liquidées qu'à celles à liquider à l'avenir, à partir de l'exercice 1897.

ANNEXE N° 18

RÈGLEMENT

CONCERNANT LES OUVRIERS DE LA COMPAGNIE EN ÉGYPTE ADOPTÉ LE 7 NOVEMBRE 1893 ET MODIFIÉ, DANS SA PARTIE RELATIVE AUX PENSIONS DE RETRAITE ET SECOURS, PAR DÉCISION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

(En date du 3 décembre 1900).

EXTRAIT

§ 1er. — CIRCONSTANCES POUVANT DONNER LIEU A L'ALLOCATION DE SECOURS OU DE PENSIONS DE RETRAITE

Art. 10. — Les ouvriers qui, à l'âge de cinquante ans pour les Européens, à l'âge de cinquante-cinq ans pour les indigènes, se trouvent avoir trente ans ou plus de services effectifs, continus ou discontinus, ont droit, lorsqu'ils quittent le service, à une pension de retraite calculée conformément aux règles établies par l'article 15 ci-après.

En outre, tout ouvrier européen qui, à l'âge de quarante-cinq ans, a atteint vingt années de services effectifs continus ou discontinus, a le droit de demander sa mise à la retraite proportionnelle sur la base stipulée au même article 15.

Art. 11. — Un secours annuel proportionnel peut être alloué aux ouvriers ne remplissant pas les conditions d'âge et de durée de services de l'article précédent, mais ayant, toutefois, trois ans au moins de services effectifs continus ou discontinus, dans le cas d'une incapacité permanente de travail due à des infirmités, blessures ou maladies chroniques dûment constatées, à l'exception des maladies et infirmités résultant du désordre et de l'inconduite.

Le secours annuel peut être augmenté, sans dépasser en aucun cas la limite de l'article précédent, et quelle que soit d'ailleurs la durée des services de l'ouvrier, si l'incapacité permanente de travail résulte d'une maladie contractée ou d'une blessure reçue par l'ouvrier sur les travaux et par le fait desdits travaux. Il est statué alors par décision spéciale de l'Administration.

Art. 12. — A la pension de retraite ou au secours annuel accordés, à

titre personnel, à l'ouvrier, dans les conditions des deux articles 10 et 11 ci-dessus, il peut être ajouté un secours supplémentaire annuel pour tenir compte des charges de famille.

Par charges de famille on doit entendre : la femme légitime vivant habituellement avec son mari, les enfants au-dessous de dix-huit ans, ou au-dessus s'ils sont infirmes, et généralement toutes les personnes dont l'ouvrier est le soutien.

ART. 13. — En cas de décès d'un ouvrier en activité de service, la moitié, soit de la pension de retraite à laquelle il aurait pu avoir droit au jour de son décès, soit du secours annuel personnel qui, en raison de son temps de service, aurait pu lui être attribué, peut être répartie entre les personnes à sa charge dans la proportion qui sera arrêtée par l'Administration. La disposition de l'article 12 relatif aux charges de famille peut, en outre, être appliquée.

Si le décès de l'ouvrier survient par suite de maladie contractée ou de blessure reçue sur les travaux et par le fait des travaux, il est statué, par décision spéciale de l'Administration, à la fois sur la quotité et sur la répartition du secours annuel à accorder aux personnes dont le décédé avait charge.

ART. 14. — En cas de décès d'un ouvrier jouissant d'une pension de retraite ou d'un secours annuel, les dispositions des deux articles précédents peuvent être appliquées aux personnes désignées auxdits articles, en prenant pour base le chiffre de la pension de retraite ou du secours annuel dont jouissait le décédé.

§ 2. — QUOTITÉ DES PENSIONS ET SECOURS

ART. 15. — 1° La quotité des pensions de retraite et des secours se calculera conformément au tableau ci-après :

Salaires pendant la dernière année.	Montant de la pension de retraite après trente années de service,
2 francs.	500 francs.
2 25	540 —
2 50	580 —
2 75	620 —
3 »	660 —
3 25	700 —
3 50	740 —
3 75	780 —
4 »	820 —
4 25	855 —
4 50	870 —
4 75	885 —
5 »	900 —

et ainsi de suite en augmentant la pension de 15 francs pour chaque quotité de 25 centimes de salaire au-dessus de 5 francs jusqu'au maximum de 1 500 francs.

Pour les pilotes, la pension, après trente années de service, est fixée à 1 800 francs.

2° Pour une durée de service moindre que trente ans, et cependant supérieure à trois ans, les chiffres de la pension de retraite ou du secours, tels qu'ils sont déterminés par le paragraphe 1er du présent article, seront réduits proportionnellement.

3° Au cas où la pension ou le secours, liquidés suivant les bases qui précèdent, seraient inférieurs à la pension ou au secours établis d'après le tarif résultant du règlement du 7 novembre 1893, les ouvriers entrés au service de la Compagnie antérieurement au 1er janvier 1901 bénéficieraient de l'application du tarif le plus favorable.

Art. 16. — Le supplément prévu à l'article 12 pour tenir compte des charges de famille sera, savoir :

De 20 pour 100 de la pension ou du secours personnel dans le cas d'une seule personne à la charge du secouru ;

De 30 pour 100 dans le cas de deux personnes ;

De 40 pour 100 dans le cas de trois personnes ;

De 50 pour 100 dans le cas de quatre personnes ou plus.

§ 3. — DEMANDES ET PROPOSITIONS DE SECOURS OU DE PENSIONS DE RETRAITE

Art. 17. — Toutes les fois qu'un secours sera attribué à un ouvrier ayant vingt ans ou plus de service, la partie personnelle de ce secours sera regardée comme constituant une pension permanente définitivement acquise à l'intéressé.

Art. 18. — Lorsqu'un ouvrier quitte la Compagnie dans les conditions prévues aux articles 10 et 11 ci-dessus, le Chef de service doit immédiatement examiner ses titres à l'obtention d'un secours annuel ou d'une pension de retraite.

Art. 19. — En cas de décès d'un ouvrier, le Chef de service doit, de même, d'office, et sans attendre la demande des intéressés, procéder à l'examen des titres que la femme, les enfants, ou, d'une manière générale, les personnes dont le décédé était le soutien, peuvent avoir pour obtenir un secours annuel.

Art. 20. — Dans le cas où des constatations médicales sont nécessaires en vue de l'allocation de secours, il y est procédé par les médecins accrédités de la Compagnie, sur la demande qui leur en est faite par le Chef de service.

C'est à celui-ci que les médecins remettent leur rapport.

Art. 21. — Le Conseil de famille, en Egypte, la Commission de bienfaisance, à Paris, sont saisis de la demande du Chef de service, accom-



pagnée de tous les renseignements utiles, et, après examen, formulent, s'il y a lieu, les propositions à soumettre à la Direction.

§ 4. — MODIFICATIONS ET SUPPRESSIONS DE SECOURS

ART. 22. — Dans le dernier trimestre de chaque année, il est procédé à une revision de la situation des secourus ; et, à la suite de cet examen, le Conseil d'administration, sur la proposition du Comité de direction, est appelé à prononcer, pour l'année suivante, le maintien, la réduction ou la suppression du secours.

Cette revision est étudiée par le Conseil de famille d'Egypte pour les secourus résidant en Orient et dans l'Europe orientale ou lieux assimilés, et par la Commission de bienfaisance de Paris pour ceux résidant dans l'Europe occidentale ou lieux assimilés.

ART. 23. — Tous les ans, avant le 1er octobre, les pensionnés et secourus doivent faire parvenir à la Compagnie, savoir : les pensionnés, un certificat de vie délivré par une autorité régulière ; les secourus, un certificat délivré également par une autorité régulière constatant, s'il y a lieu, la continuation de leur état d'incapacité de travail.

L'un comme l'autre certificat doit faire connaître en même temps le nombre, l'âge et le sexe des personnes réellement à la charge du pensionné ou secouru.

ART. 24. — Le secours est modifié annuellement suivant les changements survenus dans le nombre des personnes à la charge du pensionné ou secouru et en tenant compte des stipulations de l'article 16. Les charges de famille qui seraient venues s'ajouter à celles ayant servi de base à l'allocation primitive ne doivent pas être prises en considération.

Le secours peut être supprimé lorsque, ayant été accordé pour raison de santé à un ouvrier ne se trouvant pas dans les conditions de l'article 17, celui-ci est redevenu apte à se livrer aux travaux de sa profession. La suppression du secours n'entraîne pas pour la Compagnie l'obligation de reprendre l'ouvrier à son service.

§ 5. — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ART. 25. — Le secours a essentiellement le caractère d'un acte de bienveillance. Il ne peut pas être réclamé comme un droit.

Il est personnel au titulaire.

Il cesse au jour du décès.

ART. 26. — Les propositions de pensions de retraite ou de secours approuvées par le Comité de direction sont soumises à la ratification du

Conseil d'administration qui fixe l'imputation de la dépense en résultant.

Art. 27. — Le Conseil d'administration se réserve de porter, comme il l'a fait jusqu'ici, secours aux situations exceptionnelles, sur la proposition du Comité de direction.

Art. 28. — Les précédentes règles, destinées à servir de base à la fixation des secours et pensions, pourront à toute époque, sous réserve des droits acquis, être modifiées par délibération du Conseil d'administration.

ANNEXE N° 19

RÈGLEMENT DE NAVIGATION

DANS LE CANAL MARITIME DE SUEZ [A]

ART. 1er. — Les capitaines s'engagent, en recevant une copie du présent règlement, à le suivre, à s'y conformer en tous points, à obéir aux signaux qui y sont indiqués et à satisfaire à toute réquisition faite en vue de son exécution.

ART. 2. — Le transit est libre dans le Canal de Suez pour tous les navires, quelle que soit leur nationalité, à la condition de ne pas caler plus de sept mètres quatre-vingts (7 m. 80) et de se conformer aux prescriptions suivantes :

Les navires à voiles au-dessus de cinquante tonneaux bruts seront tenus de se faire remorquer.

Les navires à vapeur pourront naviguer sur le Canal à l'aide de leur propre propulseur, ou se faire remorquer aux conditions qui seront indiquées ci-après.

Il est bien entendu que le remorquage des steamers n'est pas une obligation pour la Compagnie qui ne le fera exécuter qu'autant qu'elle aura des remorqueurs disponibles.

ART. 3. — La vitesse maximum de marche des navires dans le Canal est fixée à dix kilomètres (10 kil.) à l'heure, ou 5 milles 1/3.

ART. 4. — Tout navire d'un jaugeage supérieur à cent (100) tonneaux bruts devra prendre, soit pour la rentrée ou la sortie des ports de Port-Saïd et de Port-Thewfik, soit pour la traversée du Canal, un pilote de la Compagnie chargé de fournir toutes les indications sur la route à suivre.

Le capitaine reste responsable de tout échouage ou accident quelconque résultant de la conduite et des manœuvres de son bâtiment, soit de jour, soit de nuit.

[A]. Le règlement reproduit ci-après est conforme au dernier texte adopté par le Conseil d'Administration en octobre 1899.



Les pilotes mettent à la disposition des capitaines leur expérience et leur pratique du Canal ; mais, comme ils ne peuvent connaître les défauts ou difficultés de manœuvres, d'arrêt, de mise en marche, etc., propres à chaque navire, suivant sa machine et sa conformation, la responsabilité de la marche du navire incombe entièrement au capitaine.

ART. 5. — Lorsqu'un navire, voulant traverser le Canal, aura pris son mouillage à Port-Saïd ou à Port-Thewfik, au poste désigné par le capitaine de port, le capitaine devra aller se faire inscrire au bureau du transit et acquitter les droits de passage, et, lorsqu'il y aura lieu, les frais de pilotage, de remorquage et de stationnement. Il lui sera délivré une quittance qui lui servira de justification en cas de besoin.

Il sera tenu de donner les renseignements suivants par écrit :

Nom et nationalité du navire constatés par la présentation de l'acte de nationalité ;

Nom du capitaine ;

Noms des armateurs et affréteurs ;

Port de provenance ;

Port de destination ;

Tirant d'eau ;

Nombre des passagers constaté par la présentation du rôle des passagers ;

Composition de l'équipage constatée par la présentation du rôle d'équipage et de ses annexes (Ne sont pas considérés comme faisant partie de l'équipage et sont taxés conformément aux dispositions du paragraphe 6 de l'article 11 du présent règlement, les matelots embarqués occasionnellement à bord des navires transitant par le Canal de Suez ;

Capacité du navire d'après la jauge légale constatée par la présentation du certificat spécial pour le Canal ou des papiers officiels de bord établis conformément aux prescriptions de la Commission Internationale du Tonnage, réunie à Constantinople, en 1873.

ART. 6. — La Compagnie fixe les départs et les mouvements en route, de façon à donner toute sécurité à la navigation, et à satisfaire, autant que possible, au passage rapide des paquebots postaux.

En conséquence, aucun navire ne pourra prétendre au passage immédiat dans le Canal ; aucune plainte ne sera admise pour un retard motivé par les causes ci-dessus.

A moins d'un ordre contraire, les navires affectés à un service postal, dans les conditions ci-après déterminées, qui se trouvent mouillés ou stoppés dans le lac Timsah, ou aux mouillages du Phare Nord et du Phare Sud, en même temps que d'autres navires de guerre ou de commerce, sont autorisés à continuer leur route les premiers, dans leur ordre relatif d'entrée dans les lacs, doublant les navires non postaux.

Les navires postaux, c'est-à-dire effectuant, aux termes d'un traité avec un gouvernement, un service postal régulier, à des dates fixes prévues à l'avance, et qui ont dûment justifié de leur qualité, porteront en tête du mât de misaine : le jour un guidon bleu percé, au centre, de la lettre P en blanc, et de nuit un feu blanc.

Art. 7. — Tout navire prêt à entrer dans le Canal devra avoir ses vergues brassées en pointe, ses bouts-dehors rentrés et ses embarcations en dedans. Outre les deux ancres de bossoir réglementaires, il devra avoir à l'arrière, et prête à être mouillée à la demande du pilote, une forte ancre à jet, munie d'une amarre capable d'arrêter le navire.

Art. 8. — § 1. Tout navire devra, pendant la traversée du Canal, avoir, soit à la traîne, soit prête à être mise à l'eau, une embarcation armée et munie d'une amarre qu'elle puisse, au besoin, porter rapidement et fixer à l'un des pieux d'amarrage bordant les deux rives du Canal.

§ 2. Le capitaine est tenu de laisser des hommes de quart sur son navire, aussi bien pendant le jour que pendant la nuit. Ces hommes seront prêts à larguer ou à couper les amarres, en cas de besoin.

Tout navire garé, amarré ou échoué devra manœuvrer ses amarres pour livrer passage aux remorqueurs, canots à vapeur, porteurs et autres engins d'un faible tirant d'eau, qui se présenteront pour le doubler.

§ 3. Tous les navires à vapeur, y compris les remorqueurs, devront siffler avant le passage des courbes, à l'approche des embarcations qu'ils devront croiser ou dépasser, ainsi qu'à l'approche des dragues ou autres appareils flottants qu'ils pourront rencontrer dans leur marche. Ils s'arrêteront lorsque la voie ne sera pas libre. Ils devront passer à petite vitesse devant les gares, les chantiers d'empierrement et de terrassement, ils devront également passer à petite vitesse et avoir leurs deux ancres de bossoir prêtes à être mouillées, le long de tous les navires garés ou en marche, des porteurs, des dragues et du matériel flottant.

§ 4. Tout navire qui craint un abordage ne doit pas hésiter à s'échouer pour l'éviter. Les frais de déséchouage seront à la charge du navire qui aurait pu causer l'abordage.

§ 5. Lorsque des navires font route dans le même sens, il leur est interdit de se dépasser en marche dans le Canal.

Si un navire est autorisé à en doubler un autre, ce mouvement se fait suivant les indications de la Compagnie.

§ 6. La navigation de nuit à la voile est complètement interdite.

§ 7. Les navires à vapeur qui veulent transiter de nuit devront avoir fait constater à Port-Saïd ou à Port-Thewfik, par les agents de la Compagnie, qu'ils sont munis :



1° De projecteurs électriques éclairant le Canal à 1 200 mètres en avant et disposés de façon à pouvoir obtenir rapidement la lumière en deux faisceaux séparés par un secteur obscur.

2° De lampes électriques capables d'éclairer un champ circulaire d'environ 200 mètres de diamètre autour du navire.

Les agents de la Compagnie décideront si les appareils remplissent les conditions réglementaires et présentent les garanties nécessaires pour que les navires qui en sont porteurs puissent, sans inconvénient, être autorisés à marcher de nuit dans le Canal.

La marche de nuit du navire pourra, d'ailleurs, être suspendue en cas d'avarie ou d'insuffisance des appareils.

§ 8. Pendant la navigation de nuit, les navires allumeront leurs feux réglementaires et auront, à l'avant, un homme en vigie.

Quand un navire transitant de nuit s'amarre ou se gare, il doit, immédiatement après la manœuvre effectuée, éteindre ses projecteurs, ses lampes et ses feux de route.

Tout navire transitant de nuit dans les grands lacs Amers devra éteindre ses projecteurs sur tout le parcours entre les deux Phares.

Tout navire arrivant à Port-Saïd de nuit, par le Canal, devra éteindre ses projecteurs à la courbe de sortie.

§ 9. Quand un navire marchant de nuit viendra à être arrêté accidentellement dans sa marche, il devra remplacer immédiatement le feu blanc de l'arrière par un feu rouge et, s'il est suivi d'autres navires, appuyer ce signal de quatre ou cinq coups de sifflet courts et rapprochés qui seront reproduits plusieurs fois, à quelques instants d'intervalle, jusqu'à ce que le navire suivant ait répété le signal. Ces signaux ordonnent le ralentissement immédiat, pour arrêt s'il y a lieu.

§ 10. Dans le cas d'amarrage, de garage ou d'échouage, le capitaine prévient immédiatement par les signaux indiqués à la suite du présent Règlement.

§ 11. La navigation de nuit des navires à vapeur sans lumière électrique est autorisée seulement dans des cas exceptionnels et sous l'entière responsabilité prise par écrit par le capitaine, au point de vue des retards, accidents et avaries quelconques, tant ceux qui pourraient survenir à son navire que ceux qu'il pourrait causer aux autres navires engagés ou au matériel de la Compagnie se trouvant dans le Canal. Les navires transitant dans ces conditions sont astreints à toutes les autres prescriptions du Règlement sur la marche de nuit.

ART. 9. — En cas d'échouage, les agents de la Compagnie auront seuls le droit de prescrire toutes les opérations de déséchouage et de faire, au besoin, décharger et remorquer le bâtiment, le tout avec le matériel et les moyens dont dispose la Compagnie et aux frais du navire, à moins qu'il ne soit régulièrement prouvé qu'un manque de profon-



deur dans le plafond du Canal, ou qu'une fausse indication de route donnée par le pilote ait été cause de l'échouage.

Lesdits frais de déséchouage, de remorquage, de déchargement, rechargement, etc., devront être payés, sur état de la Compagnie, avant le départ du navire de Port-Thewfik ou de Port-Saïd (1).

Toute manœuvre ayant pour but d'essayer de dégager un navire échoué est formellement interdite aux autres navires en transit.

ART. 10. — Il est interdit aux capitaines :

1° De surcharger, avant leur entrée dans le Canal, le pont du navire de charbons ou autres marchandises qui changeraient ses bonnes conditions de stabilité ou gêneraient la manœuvre.

2° De mouiller dans le Canal, sauf en cas de force majeure, et sans avis conforme du pilote.

3° De jeter dans les ports et pendant toute la durée de leur transit d'une mer à l'autre et sur un point quelconque du parcours, des terres, des cendres et escarbilles ou objets quelconques.

4° De repêcher les objets tombés dans le Canal, sans l'intervention directe des agents de la Compagnie.

Dans le cas où un objet quelconque viendrait à tomber dans le Canal, déclaration en sera faite immédiatement au pilote, chargé de la transmettre à l'agent de la station la plus voisine.

Le sauvetage des objets tombés dans le Canal, de quelque manière qu'il soit effectué, est toujours fait aux frais du capitaine, à qui les objets sont restitués contre remboursement desdits frais.

5° Il est formellement interdit, et sous peine de poursuites judiciaires, à MM. les capitaines de navires qui seront dans le Canal ou dans les ports et gares en dépendant, de laisser tirer des coups de feu de leur bord.

6° Dans les ports du Canal, il leur est interdit de faire usage du sifflet à vapeur, sauf comme signal d'alarme en cas de danger sérieux.

7° Il est interdit d'inhumer dans les berges du Canal.

(1) Depuis le 1er octobre 1883 et jusqu'à nouvel ordre, lorsqu'un navire en transit viendra, hors des rades et ports, à s'échouer ou à s'arrêter, par suite d'un accident autre qu'une collision, la Compagnie, dans le but de déblayer la voie le plus promptement possible et d'accélérer la remise en marche du navire échoué ou arrêté, ne réclamera aux capitaines, consignataires ou armateurs, aucun remboursement des dépenses de déséchouage ou de remorquage, s'il y a lieu, jusqu'à la prochaine gare. Si, à partir de ce point, le navire continue sa route, remorqué, il devra acquitter les frais de remorquage conformément au tarif annexé au présent règlement.

Il est, d'ailleurs, bien entendu que les navires supporteront les frais des travaux de réparation ou de mise en état nécessaires pour remédier aux avaries de nature à arrêter leur remise en marche à quelque moment que ces avaries se soient produites, et qu'ils resteront responsables des dommages qui pourront être la conséquence de leur échouage.

La Compagnie continuera à procéder aux opérations de déséchouage, sous la direction de ses officiers exclusivement et en employant d'abord les moyens du bord, et ensuite ou simultanément les engins et apparaux de la Compagnie.



ART. 11. — 1° Le tonnage net résultant du système de jaugeage prescrit par la Commission Internationale de Constantinople et inscrit sur les certificats spéciaux délivrés par les autorités compétentes ou sur les papiers officiels de bord sert de base à la perception du droit spécial de navigation qui est actuellement de neuf francs (9 fr.).

Il est tenu compte, dans l'application des taxes, de toute modification du tonnage net postérieure à la délivrance du certificat ou des papiers précités.

2° Les agents de la Compagnie pourront s'assurer si du chargement ou des passagers sont transportés dans des espaces qui, ainsi que l'indique le certificat de tonnage, n'ont pas été compris dans le mesurage brut ou qui ont été alloués comme déduction pour l'installation de l'équipage après leur mesurage, ou qui, se trouvant dans l'espace de la machine, de la chaudière ou des soutes, ne font pas partie du tonnage net indiqué sur le certificat ;

Et en général vérifier si tous les espaces qui doivent être compris dans le tonnage sont portés sur le certificat et y sont exactement déterminés.

3° Tout navire non porteur d'un certificat spécial ou de papiers officiels de bord donnant le tonnage net prescrit par la Commission de Constantinople sera mesuré par les agents de la Compagnie, conformément aux règles de Constantinople et acquittera ses droits d'après ce mesurage, jusqu'à ce qu'il produise un certificat spécial émanant des autorités de son pays.

4° Jusqu'à nouvel ordre, les navires sur lest jouiront d'une réduction de 2 fr. 50 par tonne sur le tarif du transit.

5° N'est pas considéré comme sur lest tout navire transportant des malles ou des passagers, ou transportant dans ses cales du charbon ou des marchandises quelconques en quelle quantité que ce soit.

6° Le droit de dix (10) francs par tête de passager adulte ou de cinq (5) francs par tête de passager de trois à douze ans, ainsi que le droit de transit, sont payables d'avance à l'entrée de Port-Saïd ou de Port-Thewfik.

7° Les droits de stationnement ou d'amarrage à Port-Saïd, à Ismaïlia et devant le terre-plein de la Compagnie à Port-Thewfik sont fixés à 2 centimes par jour et par tonne, après un séjour de vingt-quatre (24) heures à la place assignée par le capitaine de port, et quelle que soit la durée du stationnement. Ces frais sont exigibles tous les dix jours.

8° Les réclamations pour erreurs dans la déclaration du tonnage ou dans la perception des droits devront être présentées dans le mois qui suivra le passage du navire. Après ce délai, les rectifications ne seront pas admises ; aucune application erronée du tarif ne pourra jamais être invoquée à titre de précédent contre la Compagnie.



Art. 12. — § 1. Dans le cas de navires remorqués ou convoyés, aucune autre division que celle de la moitié du parcours ne sera admise. La moitié du parcours du Canal s'entend entre Ismaïlia et Port-Saïd d'un côté, Ismaïlia et Port-Thewfik de l'autre côté.

Les frais de remorquage dans le Canal, par le service de la Compagnie, sont fixés ainsi qu'il suit :

Pour les voiliers jaugeant 400 tonnes et au-dessous, 1 200 francs ; pour les voiliers jaugeant plus de 400 tonnes, 1 200 francs pour les 400 premières tonnes et 2 fr. 50 pour chaque tonne en sus.

Pour les steamers jaugeant plus de 400 tonnes, 2 francs par tonne, sans distinction, sur tout le tonnage, mais à la condition de conserver leur machine fonctionnant ou prête à fonctionner pour aider au remorqueur.

Les steamers jaugeant moins de 400 tonnes et ceux qui ne voudront pas donner l'aide de leur machine, paieront comme les voiliers.

Il sera traité de gré à gré et à forfait pour le remorquage des monitors, chalands chargés ou non, navires ne nécessitant pas l'emploi d'un remorqueur de 1re classe et engins flottants quelconques.

Lorsque le remorquage ou le convoyage n'aura lieu que sur moitié du parcours total, il sera dû pour le retour au port d'attache du remorqueur de 1re classe, 600 francs, du remorqueur de 2e classe, 400 francs et il ne sera perçu que moitié du prix total pour le remorquage ou le convoyage.

Tout navire remorqué devra fournir ses amarres.

§ 2. Les frais de remorquage de rade par le service de la Compagnie, pour les navires qui en feront la demande, sont fixés à 25 centimes par tonne de tonnage net : à Port-Saïd pour le trajet entre les Bassins et l'extrémité des jetées ou réciproquement, à Port-Thewfik entre les Bassins et la rade et réciproquement ; la somme perçue ne devant pas être inférieure à cinquante (50) francs.

Pour le remorquage à plus grande distance, il est traité de gré à gré.

§ 3. Lorsqu'un navire demandera à être convoyé par un remorqueur, le prix du convoyage sera de 1 200 francs par jour, pour un remorqueur de 1re classe, et de 800 francs par jour, pour un remorqueur de 2e classe. En cas d'arrêt, le remorqueur donnera son aide pour remettre le convoyé en route, chaque fois qu'il sera nécessaire. Si le navire est remorqué par son convoyeur sur un parcours dépassant la distance d'un garage à l'autre, le prix de remorquage pourra être exigé à la place du prix de convoyage.

§ 4. Dans tous les autres cas, la location du remorqueur sera facturée conformément au tarif annexé au présent règlement.

§ 5. Les armateurs sont autorisés à faire remorquer et à faire convoyer

leurs navires par des remorqueurs à eux et sous leur entière responsabilité.

Ces remorqueurs devront être agréés par la Compagnie du Canal.

Les navires remorqués ou convoyés par des remorqueurs appartenant à leurs armateurs paieront cinquante centimes (50 centimes) par tonne pour droit de remorquage.

Ces remorqueurs, lorsqu'ils remorqueront ou convoieront les navires de leurs armateurs ne seront soumis à aucune taxe.

Lorsqu'ils traverseront le Canal, soit pour aller au-devant des navires de leurs armateurs qu'ils devront remorquer ou convoyer, soit regagnant leur résidence après les avoir remorqués ou convoyés, ils ne seront pas soumis au paiement du droit spécial de navigation, mais seront tenus d'avoir un pilote à bord.

Ils ne devront transporter ni passagers, ni marchandises ; la présence constatée à bord de passagers ou de marchandises entraînerait pour eux le paiement de tous les droits et frais auxquels sont soumis les navires en transit.

Lorsque ces remorqueurs seront employés au remorquage ou au convoyage de navires autres que ceux de leurs armateurs, ils seront soumis au paiement des mêmes droits et frais que les navires en transit.

En dehors du traitement spécial spécifié par le présent article, les remorqueurs appartenant aux armateurs seront soumis à l'observation de tous les autres articles du règlement concernant les navires en transit ou en stationnement.

Art. 13. — Les frais de pilotage d'entrée dans le port de Port-Saïd et de sortie de ce port sont fixés comme suit pour les navires non transiteurs :

Pilotage de jour.	vapeurs	25 francs.
	voiliers	10 »
Pilotage de nuit avant le lever et après le coucher du soleil	vapeurs	50 francs.
	voiliers	20 »

Le paiement du droit de pilotage d'entrée dans le port de Port-Saïd et de sortie de ce port est obligatoire pour tout navire d'un jaugeage supérieur à cent (100) tonneaux bruts.

Quels que soient le temps que les navires pourront passer dans le port de Port-Saïd et les opérations commerciales qu'ils pourront y faire, remise totale des frais de pilotage d'entrée de jour ou remise de moitié des frais d'entrée de nuit leur sera faite, s'ils viennent à transiter.

Les frais de pilotage de nuit pour l'entrée et la sortie du port de Port-Saïd sont fixés comme suit pour les navires qui transitent :

Vapeurs	25 francs.
Voiliers	10 »

Le pilote, gardé à bord, en cas de stationnement, sera payé vingt (20) francs par jour.

ART. 14. — Provisoirement et jusqu'à nouvel ordre, les navires, mahones, chalands et barques, soit venant sur lest ou à vide de Port-Saïd à destination d'Ismaïlia et retournant d'Ismaïlia à Port Saïd avec des chargements de produits indigènes, soit apportant de Port-Saïd à Ismaïlia des chargements à destination des provinces de la Basse-Egypte voisines du Canal et retournant à vide ou sur lest d'Ismaïlia à Port-Saïd, seront exemptés, soit à l'aller soit au retour, sur lest ou à vide, du droit spécial de navigation, et ne seront soumis qu'au paiement de deux francs soixante centimes (2 fr. 60) par tonne, pour leur traversée en charge, aller ou retour.

Le paiement de ce droit devra être effectué avant l'entrée dans le Canal des navires, mahones, chalands ou barques, lorsqu'ils entreront, sur lest ou à vide, pour aller prendre des chargements de produits indigènes à Ismaïlia, comme lorsqu'ils entreront chargés.

Pour les droits ou frais autres que le droit spécial de navigation, ces navires, mahones, chalands ou barques devront les payer intégralement.

ART 15. — Les droits de toute nature dont la perception est prévue par le présent Règlement doivent être payés en espèces. Ils sont reçus, soit aux caisses de la Compagnie en Egypte, soit à la caisse centrale à Paris, soit chez les représentants accrédités à cet effet.

Pour les versements effectués à des caisses autres que celles de l'Isthme, il est délivré aux armateurs ou à leurs mandataires un *reçu* que le capitaine remet, comme argent, aux agents chargés, en Egypte, de percevoir les droits.

Si ces versements ne sont pas effectués assez à temps pour que la remise du *reçu* puisse être faite au capitaine, la Compagnie avise télégraphiquement ses agents, en Egypte, des sommes versées, à charge, par les armateurs, de rembourser le coût du télégramme.

Dans le cas où les sommes ainsi versées d'avance seraient insuffisantes pour l'acquit complet des droits et frais divers dus par le navire transiteur, le solde devra être payé en Egypte à la caisse chargée du règlement des droits.

Paris, Octobre 1899.

Le Président,

Signé : PRINCE AUGUSTE D'ARENBERG.



PRINCIPAUX PROCÈS

PRINCIPAUX PROCÈS

SOUTENUS PAR LA COMPAGNIE DE SUEZ

Les grands procès que la Compagnie a eu à soutenir devant les tribunaux, tant en Egypte qu'en France, n'ont pas été nombreux ; mais ils ont emprunté aux questions qui y étaient soulevées une gravité particulière.

Bien avant l'ouverture du Canal, dans la période de construction, la Compagnie a eu à lutter, ainsi qu'on l'a vu, contre une presse malveillante, qui la combattait avec acharnement.

Plus tard, dans le procès des Messageries (dont nous avons parlé au cours de cet ouvrage, chapitre X, page 13, t. II), la Compagnie a défendu sa propre existence, en défendant ses tarifs.

Il a fallu d'abord régler la question de compétence, et il a été définitivement jugé par les tribunaux de la Réforme que la Compagnie étant une Société anonyme pour l'exploitation d'un canal, n'était pas une Société commerciale, comme une société de transport, mais une Société civile, sa forme de Société anonyme ne lui enlevant pas son caractère de Société civile.

Une grosse question de responsabilité a été tranchée dans l'affaire l'*Hindoustan*, en décidant que la Compagnie ne saurait être responsable des avis donnés par ses pilotes, les capitaines des navires ayant seuls la responsabilité de l'exécution des indications, que les pilotes peuvent donner, sur la conduite des bâtiments dans les eaux du Canal.

Le nombre des procès entrepris par les armateurs pour réparation des avaries, occasionnées par des accidents pendant le transit n'a été que de huit. Et la Compagnie a presque toujours triomphé des prétentions de ses adversaires.

Dans un ordre particulier, l'affaire des pétroles a fixé les droits de la Compagnie vis-à-vis des armateurs sur le transport de cette substance.

Les procès avec ses employés et ses ouvriers ont été relativement peu nombreux, eu égard à l'importance de son personnel. La Compagnie a fait repousser leurs prétentions exagérées dans le partage des économies faites sur les travaux d'élargissement.

Un procès concernant la taxe sur le revenu des délégations amorties en France réclamée par l'Etat, doit être noté dans sa spécialité.

En dernier lieu, la liste des parts de fondateur qui représentent aujourd'hui des sommes considérables, a éveillé les appétits et les regrets d'un certain nombre d'étrangers qui s'imaginaient avoir droit d'y figurer. Depuis plus de dix ans, la Compagnie a eu à se défendre contre les prétentions d'adversaires qui lui ont été suscités par des agents d'affaires, et elle en a constamment triomphé aussi bien en France que devant les tribunaux Egyptiens.

Quant aux autres procès, ils ne présentent pas d'intérêt. Ils concernent le *Domaine commun* (dont j'ai expliqué le fonctionnement dans le chapitre IX, page 384, t. I, et Annexe 4, t. II), soit pour faire évacuer des terrains irrégulièrement occupés, soit pour obtenir le paiement des prix de terrains, achetés par des indigènes, dans les villages arabes, qui ont été créés à Port-Saïd et à Ismaïlia.

Il me reste à fournir quelques rapides renseignements sur chacun des principaux procès soutenus par la Compagnie, en les groupant dans l'ordre que je viens d'indiquer.

I

PROCÈS DE PRESSE

AFFAIRE NUBAR PACHA

La Compagnie du Canal de Suez a formé, en 1863, contre S. Ex. Nubar Pacha devant le tribunal de la Seine, une demande en 300 000 francs de dommages-intérêts pour avoir publié une consultation de MM. Odilon-Barrot, Dufaure et Jules Favre intéressant la Compagnie.

De son côté Nubar Pacha a introduit contre la Compagnie une demande reconventionnelle pour publication de l'assignation donnée à la requête de celle-ci.

Le tribunal par son jugement du 26 février 1864 a déclaré, « d'une part, « qu'une consultation délibérée par des avocats sur un procès né ou à « naître, n'ayant pour objet que d'éclairer les parties intéressées et la justice, ne doit pas être produite en dehors des tribunaux surtout lorsqu'elle « contient des imputations et appréciations propres à blesser la considération d'une personne et à nuire au crédit d'une grande entreprise industrielle ;

« D'autre part, que M. de Lesseps, en livrant à la publicité par la voie « des journaux avant même qu'elle fût portée à l'audience, la demande

« judiciaire formée contre Nubar, a commis une faute préjudiciable à ce « dernier, et a, en conséquence, compensé jusqu'à due concurrence les « dommages-intérêts dus à de Lesseps avec ceux dus à Nubar. »

AFFAIRE NOUETTE-DELORME

A la suite de différents articles publiés en 1866 dans le *Journal des Travaux publics* et dans le journal *le Conseiller des Chemins de fer*, la Compagnie du Canal dut intenter un procès en dommages-intérêts à M. Nouette-Delorme, directeur-gérant du *Journal des Travaux publics*, à M. de Chabaud, rédacteur à ce même journal et à M. Soulaine, directeur-gérant du journal *le Conseiller des Chemins de fer* et à M. Dénéchaud attaché au même journal.

Ces journalistes furent condamnés, par jugement du tribunal civil de la Seine, en date du 17 août 1866.

Savoir :

M. Nouette-Delorme	Fr.	100 000	»
de dommages-intérêts,			
M. de Chabaud à..	Fr.	50 000	»
MM. Dénéchaud et Soulaine solidairement à...	Fr.	40 000	»

avec insertion dans cinquante journaux français et étrangers.

Ce jugement a été confirmé par arrêt de la Cour Impériale de Paris du 21 juin 1869. *(Voir Bibliographie nos 418, 426, 437 à 441, 520 à 523, 524 à 544.)*

AFFAIRE BRETON-MORELLET

En 1872, la Compagnie du Canal a intenté un procès devant le tribunal civil de la Seine à MM. Paul Breton et Morellet, membres du Conseil d'administration de la Compagnie, et à MM. Léon Pinet, gérant du journal *Le Canal des Deux-Mers* et Charles Lesseps, rédacteur en chef de ce journal pour avoir inséré dans cette feuille une protestation de la minorité du Conseil à propos de la question du tonnage, et des bases nouvelles de la perception des droits de transit, de nature à causer un grand préjudice à la Compagnie.

La demande de la Compagnie en 500 000 francs de dommages-intérêts et en insertion du jugement dans cinquante journaux de France et de l'Etranger, a été rejetée par jugement du 16 août 1872 et la Compagnie a été condamnée aux dépens. *(Voir Bibliographie nos 880 à 886.)*

Ce procès, assez compliqué, mérite qu'on entre dans quelques explications.

A l'origine de la Compagnie, le Conseil d'administration avait jugé



nécessaire de créer, sous le nom d'*Isthme de Suez*, un journal destiné à soutenir la polémique contre les nombreux adversaires de l'entreprise, et en même temps à permettre aux actionnaires de suivre et de connaître les opérations de la Société. Ce journal, qui prit ensuite le titre de *Canal de Suez*, était l'organe de la Compagnie. Un parent éloigné de M. Ferdinand de Lesseps, M. Charles Lesseps, qu'il ne faut pas confondre avec M. Charles Aimé de Lesseps, fut chargé de la direction de cette feuille qu'il exploita pour son compte, à ses risques et profits, suivant un traité du 14 février 1859, moyennant une allocation annuelle de 48 000 francs versés par la Compagnie, allocation qui fut plus tard réduite à 36 000 francs.

Les dépenses occasionnées par ce journal ne parurent plus en rapport avec les services qu'il pouvait rendre, quand le Canal fut ouvert à la grande navigation. Le Conseil d'administration, dans un but d'économie, décida donc en 1871 que le journal le *Canal de Suez* cesserait de paraître à partir du 1er janvier 1872.

Cette décision n'était pas de nature à plaire à Charles Lesseps ; elle le fit entrer au rang des ennemis les plus acharnés de la Compagnie, qu'il avait d'abord défendue avec une grande énergie.

Malgré cette décision, il profita de la situation de directeur qu'il avait au journal, pour insérer dans le dernier numéro du 28 décembre 1871, un avis invitant les souscripteurs dont l'abonnement expirait le 31 décembre, à le renouveler, pour n'éprouver aucun retard dans l'envoi du journal, et à adresser leurs demandes au gérant du journal, 52, boulevard Haussmann.

En même temps, il publiait dans un format identique, le 4 janvier 1872, le premier numéro du journal *Le Canal des Deux-Mers, journal du commerce universel*, fondé par les actionnaires du Canal de Suez, paraissant chaque jeudi, avec M. Charles Lesseps, comme rédacteur en chef, et M. Léon Pinet, comme gérant.

En tête de ce premier numéro, la rédaction publiait une lettre de M. de Lesseps revendiquant pour la Compagnie la propriété du journal le *Canal de Suez* et la réponse qu'elle entendait faire à cette lettre. C'était la guerre déclarée.

La question du tonnage, qui faisait depuis longtemps le sujet des préoccupations et des études de la Société, devint l'occasion du procès dont il s'agit. M'étant longuement étendu, au cours de cet ouvrage, sur la question du tonnage, je n'y reviendrai pas et je me bornerai à rappeler que, dans son rapport à l'Assemblée générale des actionnaires du 24 août 1871, le Président-Fondateur avait déjà entretenu l'Assemblée de son projet de réforme du tonnage et n'avait pas manqué de communiquer la décision du Conseil du 4 mars 1872 à l'Assemblée générale des actionnaires, qui avait été spécialement convoquée pour le 12 du même mois, en vue de recevoir cette communication.

L'agitation était alors extrême ; le *Journal des Deux-Mers*, qui avait pris la place du journal de la Compagnie, attaquait avec autant de violence que de mauvaise foi le Conseil d'administration. Il soutenait qu'il fallait doubler, tripler les tarifs, et ses adhérents proposaient à l'Assemblée du 12 mars de nommer deux candidats, M. Breton et M. Morellet, qui étaient disposés, disaient-ils, à voter le doublement et le triplement du droit. C'est ainsi que ces deux candidats furent élus membres du Conseil d'administration, M. Breton, par 796 voix, et M. Morellet, par 784, contre 426 et 415 voix données à leurs concurrents présentés par le Conseil.

Ces deux nouveaux membres réunirent autour d'eux un certain nombre d'actionnaires qu'ils entraînèrent dans leur parti ; ils rédigèrent contre la décision du 4 mars une protestation datée des 25, 26 et 27 du même mois ; ils l'insérèrent dans le numéro du 28 du *Journal des Deux-Mers*, et ils la répandirent à profusion.

Cette protestation portait que l'arrêté du 4 mars dénaturait les droits, violait les contrats et lésait les intérêts de la Compagnie. Les nouveaux administrateurs y déclinaient toute responsabilité personnelle dans l'exécution de cet acte qu'ils considéraient comme « abusif, arbitraire et de « nulle valeur ».

C'est pour avoir répandu partout et publié dans le *Journal des Deux-Mers* cette protestation, que la Compagnie du Canal a intenté un procès en 500 000 francs de dommages-intérêts devant le Tribunal civil de la Seine à MM. Paul Breton et Morellet, membres du Conseil d'administration de la Compagnie ; Léon Pinet, gérant du *Journal des Deux-Mers*, et Charles de Lesseps, rédacteur en chef de ce journal.

Au cours de la procédure, M. Dauprat intervint en sa qualité d'actionnaire de la Compagnie du Canal pour défendre la majorité du Conseil d'administration.

Après des débats solennels qui se prolongèrent pendant huit audiences, la Première Chambre du Tribunal de la Seine rendit, le 16 août 1872, un jugement aux termes duquel il admet en fait que « Breton et Morellet, « bien que membres du Conseil d'administration et intéressés à la prospérité de la Compagnie de Suez, que Charles Lesseps, rédacteur en « chef pendant plusieurs années du journal de la Compagnie, *Le Canal* « *de Suez*, et, après la suppression de ce journal, devenu hostile au « Conseil d'administration dont il avait toujours défendu les actes, ont, « dans leur protestation et dans le journal le *Canal des Deux-Mers*, dont « Pinet est le gérant, dirigé contre le Conseil d'administration de la « Compagnie de Suez, une opposition systématique et persistante ;

« Mais que ces attaques, faites avec une ardeur de discussion qui allait « jusqu'à la violence, n'ont causé à la Compagnie de Suez aucun dommage présent et appréciable et ne peuvent davantage, en prévision « d'un préjudice éventuel que rien n'établit d'une façon certaine, motiver une condamnation à des dommages-intérêts.



« Par ces motifs, le tribunal déclare de Lesseps et consorts mal fondés « dans leurs demandes, les en déboute et les condamne aux dépens. »

Quant à M. Dauprat, son intervention fut accueillie en la forme, mais au fond, il fut débouté de sa demande et condamné aux dépens de son intervention.

II

AFFAIRE DES MESSAGERIES MARITIMES

Le procès des Messageries Maritimes qui remonte à l'année 1872, roule sur la question du tonnage des navires, c'est-à-dire sur le tonneau de capacité qui doit servir de base à la perception du chiffre maximum de dix francs. La Compagnie du Canal s'appuyant sur un règlement provisoire publié le 17 août 1869 prit le 4 mars 1872 une décision qu'elle publia aux termes de laquelle elle déclara qu'à partir du 1er juillet 1872, elle calculerait les droits à payer sur le tonnage réel des navires, c'est-à-dire sur le gros tonnage ou tonnage brut inscrit sur les papiers de bord des navires jaugés d'après la méthode anglaise.

Les Messageries Maritimes protestèrent, dès le mois de juin, contre cette décision et elles assignèrent la Compagnie devant le tribunal de Commerce de la Seine pour voir dire qu'à l'avenir la taxe à payer, pour droit spécial de navigation, serait de dix francs *valeur maritime française par tonne* de capacité inscrite au livre de bord *suivant le mode de jaugeage déterminé par l'ordonnance de 1837.*

Le tribunal de Commerce, par un jugement en date du 26 octobre 1872, accueillit les prétentions des Messageries, et condamna la Compagnie de Suez à restituer à la Compagnie des Messageries l'excédent de taxe qu'elle avait été obligée d'acquitter pour ses navires depuis le 1er juillet 1872.

Mais la Cour d'appel, par un arrêt du 11 mars 1873, infirmant le jugement du tribunal de Commerce, déclara la Compagnie des Messageries mal fondée dans ses prétentions et la condamna aux dépens, par le motif « que l'adoption par la Compagnie de Suez d'un tonnage dégagé des atté- « nuations et des patentes officielles et répondant à la vérité du fret et du « transport, ne pouvait que prêter à la perception du droit de navigation « sa base la plus juste et que tel est le caractère du gros tonnage « anglais que la Compagnie a adopté par son règlement de navigation du « 4 mars 1872. »

Cet arrêt fut maintenu par la Cour de Cassation. *(Voir Bibliographie nos 863 à 867, 880 à 886)*

III

QUESTION DE COMPÉTENCE

Le Tribunal civil mixte d'Ismaïlia, à l'occasion d'une demande en paiement pour prix de terrains dirigée par la Compagnie contre la dame Veuve Dubroca, française, a soulevé d'office la question de la *nationalité de la Compagnie*, lui a reconnu un caractère *international* et s'est déclaré compétent par son jugement du 20 avril 1876.

Le même tribunal saisi *comme tribunal de commerce*, à la requête d'un sieur Georges Philippe d'une demande en dommages-intérêts contre la Compagnie, s'est, suivant son jugement du 15 janvier 1877, déclaré incompétent, par le motif que la Compagnie du Canal n'est pas une société commerciale ayant pour objet des actes de commerce.

La Cour d'appel d'Alexandrie par son arrêt du 20 mai 1880, dans une affaire Stavro Magripli sans autre intérêt, a définitivement fixé la jurisprudence, en rejetant l'exception d'incompétence des tribunaux mixtes proposée par l'appelant et en décidant que le tribunal mixte de Mansourah était compétent pour connaître du litige.

Le tribunal civil mixte d'Ismaïlia, par son jugement du 14 mars suivant, maintient sa jurisprudence en se déclarant compétent et ordonne l'expulsion des défendeurs, *deux sujets grecs, considérés comme des indigènes*, des terrains de la Compagnie qu'ils occupaient irrégulièrement.

La dame Kintz, française, veuve d'un ancien ouvrier du service de l'Entretien, a cru pouvoir en 1895, assigner la Compagnie devant le tribunal consulaire de France au Caire pour obtenir paiement d'une pension annuelle à titre de secours. La Compagnie a décliné la compétence du tribunal consulaire, comme étant justiciable des tribunaux mixtes. Néanmoins le tribunal consulaire s'est déclaré compétent. La Compagnie s'est pourvue contre ce jugement d'avant faire droit devant la Cour d'appel d'Aix, qui, par arrêt du 4 mars 1896, très fortement motivé, a décidé que le tribunal consulaire avait mal à propos proclamé sa compétence, par suite a réformé sa décision et renvoyé la veuve Kintz à se pourvoir ainsi qu'elle avisera.

IV

AFFAIRE DE L' « HINDOUSTAN »

A l'occasion d'avaries arrivées au paquebot l'*Hindoustan*, en 1886, tandis qu'il était dans les eaux du Canal, les armateurs poursuivirent la Compa-



gnie devant le tribunal mixte du Caire en réparation du préjudice qui leur avait été occasionné par ces avaries. Ils essayèrent notamment de faire résulter la responsabilité de la Compagnie de la présence de son pilote, à bord du navire.

Par son jugement du 19 avril 1890, le tribunal rejeta la demande des armateurs, auxquels s'étaient jointes les compagnies d'assurances, et décida, en ce qui concerne les pilotes :

« Qu'aux termes de l'article 4 du Règlement de navigation, les pilotes « mettent à la disposition du capitaine leur expérience, leur pratique du « Canal, mais comme ils ne peuvent connaître les défauts ou difficultés « de manœuvres, d'arrêt, de mise en marche, etc., propres à chaque na- « vire, suivant sa machine et sa conformation, la responsabilité de la « marche du navire incombe entièrement au capitaine ;

« Que cet article ne dit aucunement que le pilote imposé prendra la place « du capitaine pendant la traversée du Canal, qu'au contraire, il caracté- « rise la mission du pilote en disant qu'il est chargé de fournir toutes les « indications sur la route à suivre et qu'il doit mettre, à la disposition du « capitaine, son expérience et sa pratique du Canal. »

La Cour d'Alexandrie par son arrêt du 22 avril 1891 confirma ce jugement, en y ajoutant la disposition suivante :

« Attendu qu'en supposant même une erreur ou une faute de la part des « pilotes, la responsabilité de la Compagnie ne saurait de ce chef être en- « gagée.

« Qu'indépendamment des stipulations du Règlement général de naviga- « tion du Canal de Suez, il est de principe, à moins de dispositions législa- « tives contraires, que les pilotes, imposés ou non, deviennent au moment « où ils montent à bord, des agents du navire, chargés d'indiquer la route « à suivre et les temps d'arrêt à observer et non pas les maîtres et les com- « mandants des manœuvres à exécuter, pour suivre cette route ou observer « ces arrêts.

« Que le capitaine conserve son autorité absolue à cet égard. » *(Voir Bibliographie nos 1401 à 1404.)*

V

AFFAIRE DES PÉTROLES

La Compagnie du Canal de Suez ayant publié un Règlement provisoire pour le transit des navires, chargés de pétrole en vrac, applicable à partir du 1er janvier 1892 et formant annexe au Règlement de navigation, les



sieurs Chambers et C°, transporteurs de pétrole en caisse, tous armateurs et assureurs, administrés britanniques, assignèrent la Compagnie devant le tribunal civil d'Alexandrie pour faire déclarer ce Règlement provisoire illégal, nul et non opposable aux transporteurs de pétrole en caisse.

Mais le tribunal, par jugement du 17 janvier 1893, les déclara mal fondes dans leur demande, et reconnut ainsi à la Compagnie le droit d'édicter des règlements nécessaires à son bon fonctionnement et de les faire respecter.

La Cour d'Alexandrie, par son arrêt du 17 mai 1894, a confirmé par adoption de motifs le jugement du tribunal d'Alexandrie.

Ainsi s'est trouvé définitivement réglé ce procès considérable qui n'était qu'un procès de concurrence dirigé par les transporteurs de pétrole en caisse contre les transporteurs de pétrole en vrac, à l'aide de bateaux-citernes. *(Voir Bibliographie nos 1397 à 1400, 1409 à 1412.)*

VI

AFFAIRE DE L'INDEMNITÉ FORFAITAIRE

Au cours de l'année 1895, trois ingénieurs français : Heymes, Brissard et Malaterre, qui avaient exercé les fonctions d'employés en Egypte, ont assigné la Compagnie après l'avoir quittée, devant le tribunal civil mixte du Caire en paiement :

Heymès de	Fr.	17 400 »
Brissard de	Fr.	26 500 »
Malaterre de	Fr.	17 766 »

comme représentant le solde de leur participation dans les économies réalisées sur les travaux d'amélioration du Canal de Suez.

La Compagnie du Canal a soutenu qu'elle avait intégralement payé aux demandeurs ce qui pouvait leur être dû de ce chef, en produisant les quittances qu'ils avaient eux-mêmes délivrées à la Compagnie contre le paiement des sommes à eux versées, conformément à une décision du Comité de Direction du 7 avril 1891.

Au cours de l'instance, Malaterre se désista et le tribunal mixte du Caire, par un jugement du 11 février 1896, débouta Heymès et Brissard de leur demande.

Ces deux derniers se sont pourvus en appel ; mais la Cour d'Alexandrie, par un arrêt en date du 22 avril 1897, a posé en principe que la décision du Conseil d'administration du 1er février 1887, relative à la rémunération des employés, sur les économies réalisées des travaux neufs du Canal, a été prise sur l'unique proposition de l'Ingénieur en chef, sans qu'aucune



réclamation de la part du personnel l'eût rendue nécessaire. Dès lors, l'initiative de la Compagnie était empreinte d'un caractère de bienveillance ; elle était restée libre de modifier, ralentir ou même arrêter les travaux projetés. Le règlement forfaitaire, intervenu entre les parties, ne pouvait permettre aux anciens employés de discuter les chiffres des sommes qu'ils avaient acceptées en connaissance de cause.

En conséquence, la Cour a confirmé le jugement du tribunal du Caire.

Cette décision a mis fin aux prétentions des anciens employés qui avaient espéré, après avoir reçu les sommes forfaitaires, revenir sur le contrat qu'ils avaient eux-mêmes exécuté.

VII

ENREGISTREMENT

Amortissement des Délégations. — Impôt sur la prime de remboursement.

L'Administration de l'Enregistrement qui avait négligé pendant des années, jusqu'au 17 novembre 1887, de réclamer à la Compagnie l'impôt de 3 pour 100 sur le revenu, en ce qui concerne les primes d'amortissement des délégations de capital, a décerné une contrainte contre la Compagnie pour faire juger que la perception de l'impôt devrait remonter au 1er juillet 1873, date à laquelle l'amortissement avait commencé.

Par un jugement du 29 janvier 1892, le tribunal de la Seine a condamné la Compagnie à payer les sommes réclamées par l'Enregistrement, en se fondant sur cette considération que les délégataires n'ont versé que 270 francs par titre et qu'étant remboursés à 500 francs, ils ont eu un bénéfice de 230 francs par titre, sur lequel la taxe de 3 francs, aujourd'hui de 4, devait être payée.

Par un arrêt du 24 juillet 1893, la Chambre des requêtes de la Cour de Cassation a rejeté le pourvoi de la Compagnie.

VIII

PARTS DE FONDATEUR

AFFAIRE YOUSEF BEY SOUROUR

En 1889, un ancien avocat d'Alexandrie, qui se qualifiait de mandataire d'un ancien officier du khédive, Yousef bey Sourour, intenta à Paris un



procès à la Compagnie à l'effet d'obtenir la remise de 10/1000 des mille premières parts de fondateur prétendant qu'il devait se trouver sur la liste de ces parts. Son nom ne figurait pas sur cette liste et il n'apportait à l'appui de sa réclamation que des allégations sans fondement.

Le tribunal civil de la Seine, par un jugement en date du 3 mai 1890, le débouta de sa demande.

Il ne fut pas plus heureux en appel et la 4e Chambre de la Cour par un arrêt, en date du 25 février 1892, confirma le jugement du tribunal.

AFFAIRE DE NÉGRELLI

Les héritiers du chevalier de Négrelli, qui était mort en 1859, avant la constitution de la Société, intentèrent à leur tour à la Compagnie un procès en délivrance d'une part entière de 10/1000. Il a été établi que, M. de Négrelli étant mort, sa veuve avait reçu de la Compagnie 5/1000 et qu'elle en avait donné décharge régulière. Le tribunal de la Seine rejeta donc, par un jugement en date du 8 mars 1894, les prétentions des héritiers de Négrelli qui perdirent également leur procès devant la Cour d'appel, le jugement ayant été confirmé par un arrêt, en date du 22 mai 1896.

Ce fut alors devant les tribunaux Egyptiens que l'ancien avocat du Caire conduisit ses clients.

AFFAIRE VEUVE KAYREDDIN

Une veuve Kayreddin Pacha qui réclamait une part de fondateur 10/1000 qui aurait été attribuée à son mari, suivant un ordre de service du Khédive, en même temps que 250 actions, vit rejeter sa demande par le tribunal du Caire, au moins en ce qui concerne les actions.

La Cour d'appel d'Alexandrie, par son arrêt en date du 9 mars 1898, la débouta tout à fait en admettant la prescription.

AFFAIRE DE BRUCK

Les héritiers de Bruck, dont le nom ne se trouve pas sur la liste des parts de fondateur, virent aussi leur demande en délivrance de 10/1000 de part de fondateur rejetée par un jugement du tribunal mixte du Caire, en date du 16 mars 1899, confirmé par un arrêt de la Cour d'appel d'Alexandrie, en date du 13 juin 1900.

AFFAIRE EDHEM PACHA

Les héritiers d'Edhem Pacha, qui figure, lui, sur la liste des parts de fondateur pour 10/1000, essayèrent d'obtenir une nouvelle distribution, bien qu'il fût établi par les reçus produits qu'ils avaient vendu les titres représentant cette part.

Le tribunal mixte du Caire a rejeté leur demande par un jugement en date du 19 février 1901. *(Voir Bibliographie nos 1469, 1470.)*



BIBLIOGRAPHIE

DE L'ISTHME ET DU CANAL DE SUEZ

I. — Manuscrits, ouvrages, articles de revues, cartes et plans, par ordre chronologique.

II. — Noms d'auteurs, par ordre alphabétique.



Il n'existait pas de bibliographie sur le Canal de Suez et celle que j'ai dressée est loin d'être complète, car il faudrait des années pour atteindre ce but.

La méthode de classement que j'ai adoptée est la suivante : la 1re partie renferme les manuscrits; la 2e, par ordre chronologique, est composée de tous les ouvrages et articles disséminés dans les périodiques; quant à la 3e partie, elle est constituée par la liste alphabétique des noms d'auteurs mentionnés dans les deux parties précédentes.

En tête de la 2e partie sont placés les ouvrages et articles de ou sur Ferdinand de Lesseps; viennent ensuite les ouvrages ou articles écrits en différentes langues, classés par ordre alphabétique des langues et séparées par ○ ○ ○; puis suivent les cartes et plans, séparés des imprimés proprement dits par ○ ● ○ ● ○.

Ces courtes explications permettront au lecteur de se guider aisément à travers cette bibliographie qui renferme plus de QUINZE CENT CINQUANTE NUMÉROS (intercalations comprises) publiés en TREIZE LANGUES, depuis 1766 jusqu'en 1901.

Sur ce nombre ceux écrits par Ferdinand de Lesseps ou sur lui sont déjà au nombre de 147; tous les autres, en dehors de 55 cartes et plans, sont représentés par des articles, des brochures et des plaquettes; les ouvrages d'une certaine étendue sont en minorité.

Les années 1869-1870 (avec 245 nos) et 1883 (avec 86 nos) ont vu éclore le plus grand nombre de travaux, ces deux années marquant deux dates importantes dans l'histoire de la France et du Canal même.

J'ai indiqué les Bibliothèques qui possèdent ces ouvrages : la *Bibliothèque Nationale* et la *Bibliothèque de l'Arsenal* (collection Enfantin) à Paris, la Bibliothèque du *British Museum* à Londres, celles de l'*École nationale des Ponts et Chaussées*, de la *Société de Géographie de Paris*, celle de la *Compagnie de Suez*, enfin les Bibliothèques particulières de M. Boucard et la mienne à Paris.

Les *livres jaunes* du Gouvernement français; les *livres bleus* du *Foreign Office*, les documents diplomatiques espagnols et autrichiens; les rapports des Chambres de commerce autrichiennes, anglaises, françaises et italiennes, consacrés à la question de Suez et de l'Égypte, ont été signalés à leur lieu et place.

Cette bibliographie comprend :

908	numéros	en français,	56	numéros	en italien,
378	—	en anglais,	18	—	en hollandais,
108	—	en allemand,	8	—	en espagnol (nos 224, 225, 272, 787, 1153, 1154, 1359 c, 1360).
64	—	en russe,			

2 numéros en suédois (nos 404, 524), — 2 numéros en magyar (nos 1383 a, 1383 b),
2 numéros en arabe (nos 378, 1491),
1 numéro en danois (no 369), — 1 numéro en grec (no 442), — 1 numéro en latin (no 271)

M. Georges T. Pétrovitch, ancien élève de l'École polytechnique de Zurich et de celle de Munich et très expert dans la science bibliographique, a bien voulu me prêter son concours le plus devoué et le plus utile pour ce travail spécial, et je suis heureux de lui en témoigner ma reconnaissance.

J. C.-R.

MANUSCRITS

1. — Documents conservés dans les archives du ministère des Affaires étrangères à Paris.

I. — *Mémoires et documents.* — Fonds Turquie : 7 A, 7 B, 9, 12, 14, 17, 29. (Mémoires des marquis de **Bonnac** et de **Villeneuve**, des chevaliers de **Vergennes** et de **Saint-Priest**, ambassadeurs de France à Constantinople, et du baron de **Tott**).

Fonds France : 2005, 2006, 2010, 2012. (Mémoires sur le commerce du Levant; le mémoire signé Raymond **Le Bon** est au n° 2005.)

II. — *Correspondance.* — Correspondance des ambassadeurs de France à Constantinople avec la Cour.

2. — Documents conservés dans les archives de la chambre de commerce de Marseille.

Archives historiques.

III. — *Correspondance générale.*

A. A. Art. 13 : Lettres du comte de **Pontchartrain** concernant les missions de **Le Noir du Roule** et de **Fabre**. 1702, 1703, 1704.

A. A. Art. 85 : Lettre du duc de **Praslin** concernant le commerce de l'Asie Orientale et du golfe Persique, 1768.

IV. — *Consulat dans les Échelles du Levant et de Barbarie : Turquie.*

A. A. Art. 146 : Lettre du **marquis de Nointel**, de Seyde, 18 juin 1674. Le Caire.

A. A. Art. 304 : Lettres du consul **Le Maire**.

A. A. Art. 306 : Lettres du consul **Mure**. Alexandrie,

A. A. Art. 323 : Lettres des consuls **Taitbout** et **Mure**.

V. — *Commerce et Industrie.*

H. H. Art. 2 : Mémoire sur le commerce que la nation française peut entreprendre dans le golfe Persique, Bagdad, Bassora, et les Échelles du Levant, par le sieur **Petro de Perdriau**, consul de France à Alep, 1768; avec la réponse de M. **Isnard**, archivaire de la Chambre, et la Réplique de M. **de Perdriau**.

H. H. Art. 6. : Mémoire sur le commerce du Levant composé dans la deuxième moitié du XVIIIe siècle; Mémoire sur le commerce en général et celui du Languedoc... etc., par M. **Dupré**, député de Carcassonne à l'Assemblée nationale.

H. H. Art. 10 : Mémoire des négociants établis au Caire sur le commerce de cette Échelle, 1787.

H. H. Art. 12 : Mémoire des négociants français établis au Caire, 1er septembre, 1790.

H. H. Art. 42 : Arrêts du Conseil, règlements, avis relatifs à la Compagnie des Indes.

H. H. Art. 43 : *Compagnie des Indes.* Mémoire de la chambre de commerce de Guyenne sur le privilège exclusif accordé à la nouvelle Compagnie, 1786. — Mémoire de la chambre de commerce de Marseille sur le même objet, 1788. — Mémoires relatifs à la discussion du privilège de la nouvelle Compagnie des Indes, par M. l'abbé **Morellet**, imprimé à Amsterdam, 1787. — Mémoire sur les retours du commerce de l'Inde, par M. **de Sinety**, député de Marseille à l'Assemblée nationale, lu dans la séance du 6 juillet 1790.

Archives modernes.

VI. — *Correspondance administrative de la chambre de commerce.*

Mémoires. B. Art. 256 et 257. Mémoire composé par M. **de Sinety**, sous le Consulat, sur les moyens de procurer à la France l'approvisionnement de la Turquie en marchandises de l'Inde — Mémoire sur les causes du défaut d'établissements français dans quelques-unes des Échelles du Levant et de Barbarie. 17 vendémiaire an XIII.

3. — Documents conservés dans les Archives nationales à Paris.

Expédition d'Égypte. An VIII à 1813. AFIV 1687.

LIVRES, PÉRIODIQUES, CARTES ET PLANS

1766

1. **Anville** (J.-B. **Bourguignon d'**).—*Mémoire sur l'Egypte ancienne et moderne*, suivi d'une description du golfe arabique.

Paris, imp. royale 1766, in-4°, avec 5 cartes

1768

1 *bis. Suess. Beschreibung einer Reise* dahin : Lage, Einwohner, Handel der Stadt.

(*Hannoverisches Magazin*, 1768, p. 389.)

1777

2. **Savary des Bruslons** (Jacques). — *Le Parfait Négociant* ou Instruction générale pour ce qui regarde le commerce..., etc.

Deuxième édition (1679) et éditions suivantes : Paris, 1777, 2 vol. in-4°; — Paris, an VIII (1800), 2 vol. in-4°.

1779

3. **Trotter** (G.).— *Harbour and Road of Suez in the Red Sea.*

London, A. Dalrymple, 1779.
[Brit. Mus. London : 435. k. 17 (96).]

1782

4. **Mascall** (Lieut. J.).— *Plan of the Harbour and Road of Suez* from a survey of Mascall,, 1777, with some additions by lieut. **E. Harvey.**

London, A. Dalrymple, 1782.
[Brit. Mus. London : 435. k. 17 (97).]
Autre édition (admiralty Chart).
[Brit. Mus. London : Sec. 11 (734).]

5. **Robinson** (W.). — *Suez Harbour.* Surveyed by Capt. W. Robinson.

London, 1782, A. Dalrymple.
[Brit. Mus. London : 435 k. 17 (98).]

1784

6. **Tott** (Baron **de**). — *Mémoires sur les Turcs et les Tartares.*

Paris, 1785, 4 vol. in-8°; — Paris, 1785, 2 vol. in-4°; — Paris, 1787, 2 vol. in-4°

1785

7. **Rochette** (L. S. **de la**). — *The North West Branch of the Red Sea*, called by the Ancient Heroopolitan Gulf, and by the Modern Sea of Kolzum or Sea of Suez.

London, 1785.
[Brit. Mus. London : d4470 (2).]

1788

8. **Volney** (C.-Fr. **Chasseboeuf de**). — *Voyage en Egypte et en Syrie de 1783 à 85*, suivi de considérations sur la guerre des Russes et des Turcs.

Paris, 1788, 2 vol. in-8°.

1790

9. **Dupré** (député de Carcassonne).—*Mémoire sur le commerce* en général et celui du Languedoc.

S'occupe de l'entreprise de M. de Seymondi, directeur de la Compagnie de Suez.

10. **Ferrières-Sauveboeuf** (Comte **de**). — *Mémoires historiques et politiques de mes voyages* faits depuis 1782 jusqu'en 1789, en Turquie, en Perse et en Arabie, mêlés d'observations sur le gouvernement, les mœurs, la religion et le commerce de tous les peuples de ces différents pays, avec les relations exactes de tous les événements qui ont eu lieu dans l'Empire Ottoman depuis 1774 jusqu'à la rupture des Turcs avec les deux cours impériales, suivis de tous les détails de ce qui s'est passé de remarquable entre les deux armées de ces trois puissances belligérantes et d'un calcul raisonné des avantages que les cours de Vienne et de Saint-Pétersbourg peuvent retirer de leurs victoires sur les Ottomans.

Maëstricht et Paris, 1790, 2 vol. in-8°.

An VI (1797-98)

11. **Comeiras** (Victor **Delpuech de**). — *Considérations sur la possibilité, l'intérêt et les moyens qu'aurait la France de rouvrir l'ancienne route du*

commerce de l'Inde. **Accompagnées de recherches sur l'Isthme de Sues et sur la jonction de la Mer Rouge à la Méditerranée.**

Paris, Debray, an VI, in-8°.

Comeiras, abbé de Sylvanès, né en 1733, est mort en 1805.

1798

12. *Ueber die Erdenge von Suez* und Vereinigung des Mittellændischen und des Rothen Meeres.

(*Allgemeine geographische Ephemeriden.* Weimar, vol. II, pp. 97 et 193.)

13. **Costaz** (Baron Louis). — *Relation du voyage à Suez.*

(*Courrier d'Égypte*, n° 24, année 1798.)

Costaz, ingénieur français, accompagna, comme savant, l'expédition d'Égypte et devenu secrétaire adjoint de l'Institut du Caire, il rédigea la relation ci-dessus qui fut alors entrepris à l'Isthme de Suez pour découvrir le Canal que l'on supposait avoir existé entre la Mer Rouge et la Méditerranée.

14. **Rosili.** — Carte du golfe de Suez. Dressée par le vice-amiral Rosili, l'an 1798.

(Paris), 1798.
[Brit. Mus. London : S. 13 (12) 7.]

1800

14 *bis.* **Rennell** (James) (Major of Engineers). — *The geographical System of Herodotus* examined and explained, by a comparaison with those of other ancient Authors, and with modern geography, including dissertations on the itinerary stade of the Greeks, the expedition of Darius Hystaspes to Scythia, the position and remains of ancient Babylon, the alluvions of the Nile, the Canal of Suez, the Oasis and Temple of Jupiter Ammon, the ancient Circumnavigation of Africa, and other subjects of History and Geography; with eleven Maps.

London 1800, in-4°. — Il existe une 2ᵉ édition, revisée et publiée par la fille de Rennell, Mᵐᵉ **Rodd**. Elle a paru en 1830 en 2 vol. in-8°.

1804

15. **Harbour** (S.). — *A new Chart of the Red Sea...* View of Suez, etc. (Admiralty Chart).

(London) 1804.

[Brit. Mus. London : S. 11 (7.)]

1808

16. **Parsons** (Abraham). — *Travels in Asia and Africa*; a Voyage from Bombay to Mocha and Suez, in the Red Sea, and in journey from Suez to Cairo and Rosetta, in Egypt.

London, 1808, in-4°.

1809

17. *Description de l'Égypte*, ou recueil des observations et des recherches qui ont été faites en Egypte pendant l'expédition de l'armée française.

Publié par les ordres de Sa Majesté l'empereur Napoléon.
Paris, 1809 à 1822; *texte* 9 vol. in-fol.; *atlas* 12 vol. gr. in-fol. — La 2ᵉ édition a été publiée en 26 vol. par C. L. F. Panckoucke, Paris, 1821 à 1830.

J. M. **Lepère** a publié dans le tome I, pages 21 à 185 de l'édition de 1809 et dans le tome XI, pages 37 à 370 de la 2ᵉ édition une étude intitulée : « Mémoire sur la communication de la Mer des Indes à la Méditerranée par la Mer Rouge et l'Isthme de Soueys (Suès). »

Cette étude fut tirée à part en 1815. Paris, Imprimerie du Roi, avec atlas de 5 ff. se trouve à la Bibliothèque Nation. de Paris. O³b 476.

Dans le même ouvrage se trouve un mémoire de **Rozière (de)**, ingénieur des mines, intitulé : « De la constitution physique de l'Egypte. »

(Voir n° 1486.)

1823

18. **Mengin** (Félix). — *Histoire de l'Égypte sous le gouvernement de Mohammed-Aly*, ou Récit des événements politiques et militaires qui ont eu lieu depuis le départ des Français jusqu'en 1823; ouvrage enrichi de notes de MM. **Langlès** et **Jomard**, et précédé d'une Introduction historique par M. **Agoub**.

Paris, Arth. Bertrand, 1823-24, 2 vol. in-8° et atlas in-folio. — Il existe une édition de Paris 1839 in-8°.

(M. L. Langlès a publié aussi la *Description historique du canal de l'Egypte* [Suez], tirée de la *Description de l'Egypte*, de **Ahmed al Makridi**. Il l'a insérée dans la collection des *Notices et extraits des manuscrits* de la bibliothèque du roi).

1825

19. **Seely**. — *On the union of the Red Sea with the Mediterranean.*

(*The Asiatic Journal and Monthly Register for British India and its Dependencies.* London, vol. XX, p. 538.)

1826

20. *Neuer Kanal in Egypten.*

(*Neues Kunst-und Gewerbeblatt herausgeg. von dem polytechnischen Vereine für das Königreich Bayern. München*, 1826, pp. 641, 737.)

1833

21. **Fournel** (Henri). — *Communication*

des deux Mers. H. Fournel, à A... 3 septembre 1833.

Marseille, imp. de Mille et Senès, (s. d.), in-8° pièce.

[Bibl. Nat. O3 b 232.]

1836

22. *The Canal of Suez.*

(*Foreign Quarterly Review.* London, p. 362. •)

1838

23. *Suez. Sa fondation*; situation de cette ville; son port; sa population, importance que Suez pourrait acquérir.

(*Magasin pittoresque.* Paris, vol. VI, pp. 330 et 331.)

1840

24. *La canalisation de l'Isthmus de Suez et de Panama.*

(*Revue Britannique.* Paris, juillet, pp. 5 à 36.)

25. **Lamartine.** — *Articles* sur la Question d'Orient, la Guerre, le Ministère.

(*Journal de Saône-et-Loire*, du 28 août 1840 et les jours suivants; tirage à part, 62 pp. in-8°.)

1841

26. **Letronne** (J.-A.). — *L'Isthme de Suez*, le Canal de jonction des deux mers sous les Grecs, les Romains et les Arabes.

(*Revue des Deux Mondes.* Paris, 15 juillet, pp. 215 à 235.)
Cette étude a été réimprimée dans les *Mélanges d'érudition et de critique*, 1861.

1842

27. *The Suez Canal.*

(*Foreign Quarterly Review.* London, vol. XXXII, p. 534.)

○ ○ ○

28. *Chemin de fer d'Alexandrie au Caire.*

(*Journal des Économistes.* Paris, vol. III, p. 160.)

28 *bis. Consilium Aegyptiacum. Mémoire sur la conquête de l'Égypte,* par **Leibnitz.** 32 pp. in-8°.

(Extrait de la *Revue indépendante.* Paris, n° du 1er mars 1842.)

29. **Julliany** (Jules). — *Essai sur le commerce de Marseille.* Deuxième édition, augmentée et continuée jusqu'en 1841.

Marseille (Guillaumin), 1842, 3 vol. in-8°. — (La 1re édition est de 1836.)

1843

30. **Anderson.** — *Observations on the practibility and utility of opening a communication between the Red Sea and the Mediterranean by a Ship Canal through the Isthmus of Suez.*

London 1843.

31. **Vetch** (Capt. James). — Enquête sur les moyens d'établir une navigation maritime entre la Méditerranée et la Mer Rouge.

London, Pelham Richardson, 1843.
(Traduit en français dans de Lesseps: *Percement de l'Isthme*, etc. vol. 1, pp. 250 à 258.)

○ ○ ○

32. *Canal de Damiette à Suez*, concédé par le vice-roi d'Egypte.

(*Journal des Économistes*, vol. 5, p. 158.)

33. *Percement de l'Isthme de Suez.*

(*Journal des Économistes.* Paris, vol. 5, p. 159.)

1844

34. **Wurm.** — *Der projektirte Canal von Suez.*

(*Deutsche Vierteljahrsschrift.* Stuttgart, vol. 1, p. 274.)

○ ○ ○

35. *Suez and Cairo. Proposed Railway.*

(*The Westminster Review*, vol. 42, p. 428.)

36. **Galloway** (J.-A.). — *Communication with India... with remarks... on... the Suez Railroad.*

London, 1844.
[Bibl. de la Royal Geograph. Soc. London.]

37. *The ancient Suez Canal.*

(*Blackwood's Magazine.* Edinburgh, vol. 56, p. 182.)

○ ○ ○

38. **Chevalier** (Michel). — *Projets de percement de l'Isthme. L'Isthme de Panama et l'Isthme de Suez.*

(*Revue des Deux Mondes.* Paris, N° du 1er janvier et *Journal des Économistes.* Paris, vol. 8, p. 185.)

39. **Say** (H.). — *L'Isthme de Suez.*

(*Journal des Économistes.* Paris, vol. 7, p. 367.)

40. *Extrait du rapport de la Commission internationale* dirigée par M. F. de Lesseps.

(*Journal des Économistes.* Paris, vol. 9, p. 312.)

41. *Souscription en Égypte pour le Canal de Suez.*

(*Journal des Économistes*, Paris, vol. 10, p. 155.)

42. **Hommaire de Hell** (X). — Rapport fait à la Société Orientale le 15 avril 1845 sur les différents systèmes de communication à établir entre la Mer Rouge et la Méditerranée.

Paris, 1845, broch. in-8°.

[Bibl. Enfantin (Arsenal), n° 544.]

1845

43. *Suez and Cairo.* Proposed railway.
(*Living Age*, vol. 4, p. 205.)

44. **Buckingham.** — *A visit to the ruins of the ancient city of Naucratis, and to the site of Sais, in the Delt of Egypt.*
(*The Original Papers read before the Syro-Egyptian Society of London*, t. 1, p. 61.)

○ ○ ○

45. **Hommaire de Hell.** — *L'Isthme de Suez.*
(*Revue de l'Orient.* Paris, vol. 7, p. 3.)

46. *Voyage de l'île Maurice en France et en Angleterre par la voie directe d'Aden et de Suez.*
(*Revue coloniale.* Paris, t. 8 (?), p. 128 et t. 9 (?), p. 272.)

1846

47. *The Isthmus of Suez.*
(*Southern Quarterly Review*, vol. 9, p. 57.)

○ ○ ○

48. **Schoelcher** (Victor). — *Percement de l'Isthme de Suez.*
(*Revue de l'Orient.* Paris, vol. 9, p. 141.)

49. *Extrait d'un rapport de* Ch. **Dupin** *sur le Canal de Suez.*
(*Journal des Économistes.* Paris, vol. 14, p. 271.)

50. *Canal maritime de Suez*, documents, meetings, observations par **Jonveaux.**
(*Journal des Économistes.* Paris, vol. 16, p. 42.)

51 *Compagnie de l'Isthme de Suez* (Signé : Aug. **Colin**... [17 juillet 1846]).
Paris, imp. de P. Renouard 1846, in-4°. Pièce. [Bibl. Nat. O3b235.]

1847

52. *Project of the Suez Canal in* 1847.
(*Journal of the Franklin Institute.* Philadelphia, vol. 44, p. 79.)

○ ○ ○

53. **Bourdaloue.** — Notice sur le nivellement du 7 mars 1847. — 18e table de repères Isthme de Suez et Basse-Egypte.
Nimes, Ballivet et Fabre (s. d.), 10 pp.●
(Voir n° 1479.)

1848

54. **Drigon de Magny** (C.), généalogiste, créé marquis par le pape Grégoire XVI, né à Paris en 1797. — *Canalisation des Isthmes de Suez et de Panama* par les frères de la Compagnie maritime de Saint-Pie, ordre religieux, militaire et industriel.
Paris, 1848 (1847), imp. Schneider, in-8°, 72 pp.
Plan de l'entreprise signé M. D. M. de l'ordre de Saint-Etienne.
(Voir *Supercheries littéraires*, t. 2, col. 1025 et *Bulletin de la Société de Géographie.* Paris, 3e série, vol. 10, p. 102.)
[Bibl. Nat. O3b236 et *Bibl. Société de Géographie Paris.*]

55. **Coninck** (Gust. **de**), armateur, ancien élève de l'Ecole polytechnique. — *Lettre sur le Canal de Suez.*
(*Journal des Économistes*, vol. 21, p. 470.)

56. **Marcel** (J.-J.). — Égypte, depuis la conquête des Arabes jusqu'à la domination française.

57. **Ryme** (Amédée). — Égypte, sous la domination française.

58. **P.** et **H.** — Égypte, sous la domination de Mehemet-Aly.
(Ces 3 ouvrages ont paru dans l'*Univers pittoresque.* Paris, Firmin Didot, 1848, 3 tomes en 1 vol. — Dans le 3e ouvrage, pp. 57 à 61, se trouve une étude sur l'*Isthme de Suez.*)

1849

59. **Lepsius.**— *Die Chronologie der Aegypter.* Berlin, Nicolaï, 1849, xxvi et 554 pp. in-4°.
(Morceau historique sur le Canal de jonction, etc. traduit en anglais, à la suite de la traduction de ses lettres écrites d'Egypte, pp. 439 et suivantes.)

○ ○ ○

60. **Bourdaloue.**— *Nivellement de l'Isthme de Suez.*
Inséré dans les *Comptes rendus de l'Académie des Sciences.* Paris, t. 29, p. 35 et reproduit dans les *Nouvelles Annales des Voyages.* Paris, nov. 1850, p. 212.

61. *Revue des projets et des travaux* relatifs au passage de l'Isthme de Suez, par **Corte**, ingénieur, traduit des *Annales de statistique.* Milan.
Inséré dans le *Journal des Économistes*, vol. 22, p. 381.

62. Opinion de Richard **Cobden** sur le Canal de Suez.
Journal des Économistes. Paris, vol. 25, pp. 154 et 155.

1850

63. *Outling of the plan for the proposed navigation through the Isthmus.*
(s. l.) 1850, Map. in-8°.
[*Bibl. Royal Geogr. Soc. London.*]

64. *Proposed Navigation across the Isthmus of Suez.*
(*Colonial Magazine and Commercial Maritime Journal*, t. 14, p. 128.)

○ ○ ○

65. **Bordes** (J.-P. **de**). — *De doorgraving van de landengte van Suez.*
Zutphen, W. J. Thieme et Co 1850.
(Amst. G. Th. Bom). Met Kaart in-8°.

○ ● ○ ● ○

66. **Rabusson** (A.). — *Carte du golfe Arabique des petits géographes grecs.*

Paris, 1850.

[Brit. Mus. London : 64470 (3).]

1851

67. *Difficultés entre la Porte et l'Égypte* au sujet du chemin de fer de Suez; l'Egypte remanie son tarif et adopte le système *ad valorem.*

(*Journal des Économistes.* Paris, vol. 30, p. 79.)

68. *Chemin de fer en voie d'exécution de Suez.*

(*Journal des Économistes.* Paris, vol. 30, p. 410.)

68 *bis.* **Jourdan (Louis).** — *Des intérêts de la France en Egypte.*

Paris, Amyot, 1851, 70 pp. in-8°.

○ ● ○ ● ○

69 à 71. **Wyld's.** *Isthmus of Suez and Lower* Egypt, with the proposed Railways.

London, 1851.

[Brit. Mus. 64470 (1).]

Autre édition : London, 1860.

[Brit. Mus. 64470 (9).]

Autre édition : London, 1869.

[Brit. Mus. 64470 (12).]

1852

71 *bis.* **Lepsius** (C. Rich.). — *Briefe aus Aegypten, Aethiopien und der Halbinsel des Sinai geschrieben in den J.* 1842-1845, waehrend der auf Befehl Sr. Maj. des Konigs Friedrich Wilhelm IV von Preussen ausgeführten wissenschaftlichen Expedition.

Berlin, Hertz, 1852, XII et 456 pp. in-8° avec 1 lithochrom et 1 carte in-fol.

(Voir n° 75).

○ ○ ○

72. *L'Isthme de Suez et la route de l'Inde.*

(*Revue Britannique.* Paris, février, pp. 257, 301.)

73. *Réflexions sur l'entreprise du chemin de fer de Suez.*

(*Journal des Économistes.* Paris, vol. 31, p. 4.)

○ ○ ○

1853

74. Opinion de M. **de Lesseps** sur le Canal de Suez dans la discussion de la Société d'économie politique de Paris.

(*Journal des Économistes.* Paris, vol. 35, p. 157.)

○ ○ ○

75. **Lepsius** (R.). — *Letters from Egypt, Ethiopia, and the Peninsula of Sinai; together with Extracts from his Chronology of the Egyptians, with reference to the Exodus of the Israelites.* Revised by the Author. Translated by Leonora and Joanna **B. Horner**. With maps of the Nile and the Peninsula of Sinaï, and coloured View of Nomit Barkal.

London, Bohn, 1853, in-8° 578 pp.

(Voir n° 71 *bis*).

○ ○ ○

76. **Avenel** (D.-L.-M.). — *Lettres, instructions diplomatiques et papiers d'Etat du cardinal de Richelieu,* recueillis et publiés par Avenel.

Paris, Didot frères, 1853 à 1863.

L'ouvrage a 7 volumes. — Il fait partie de la *Collection de documents inédits sur l'histoire de France*, publiée par ordre du Gouvernement.

1854

77. *Autorisation donnée par le Vice-Roi* à M. F. de Lesseps.

(*Bulletin de la Société de Géographie de Paris*, 4° série, vol. 8, p. 398).

○ ○ ○

78. **Bellefonds (Linant de).**—*La canalisation de l'Isthme de Suez.*

(*Bulletin de la Société de Géographie* de Paris, 4° série, vol. 8, pp. 398 ff.)

79. **Trémaux.** — *Note sur le percement de l'Isthme de Suez.*

(*Bulletin de la Société de Géographie* de Paris, 4° série, vol. 8, p. 418.)

80. **Camp** (Maxime **du**). —*Le Nil, Égypte et Nubie.* Avec une carte spéciale dressée par **Sagansane**, géographe.

Paris, librairie nouvelle, 1854.

81. **Vimercati** (César). — *Constantinople et l'Égypte.* Avec un frontispice et une carte géographique des lieux saints et l'embranchement de l'Isthme de Suez. 2° édition. Traduction de Charles **Hertz**.

Paris, Ad. Blondeau, 1854, 378 pp. in-8°.

○ ● ○ ● ○

82. **Bellefonds (Linant de).** — *Carte hydrographique de la Basse-Égypte et d'une partie de l'Isthme de Suez.* En 2 feuilles.

Paris, 1854, impr. lith. de Kaeppelin.

1855

83 à 87. **Lesseps** (F. **de**). — *Percement de l'Isthme de Suez.* Exposé et documents officiels.

Paris, Plon 1855, 280 pp. in-8° et 19 pp. (lettres de M. F. de Lesseps, au *Times* du 30 oct. 1855), et 2 cartes.

2° série, sous le même titre : Paris, Plon, 1856, 332 pp. in-8°.

3° série, sous le titre : *Percement de l'Isthme de Suez.* Rapport et projet de la Commission internationale. Paris, Plon, 1856, 376 pp. in-8° avec atlas de 11 cartes, plans, etc., etc.

4° série, sous le titre : *Percement de l'Isthme de Suez.* Meetings anglais en faveur du Canal de Suez. Paris, Plon, 1857, 320 pp. in-8°.

(Voir *Petermann's Mittheilungen.* Gotha, p. 113.)

5e série, sous le titre : *Percement de l'Isthme de Suez.* Rapport de la Commission hollandaise sur les conséquences du percement de l'Isthme de Suez. Signé de **Monchy**. Paris, Plon, 1868, LXXXVI et 423 pp. in-8o et cartes. [Bibl. Nationale O3b 237.]

(Voir no 343.)

88-89. *Percement de l'Isthme de Suez.* Exposé et documents officiels, par **de Lesseps**.

(Traduit en anglais, in-8o. London 1855.)

Le même ouvrage, traduit en italien, par M. Ugo **Calindri**. Turin, 1856, in-8o.

M. Calindri a joint à ses documents plusieurs pièces, entre autres, des articles de journaux d'Italie et de France, et les *Lettres sur l'Égypte* de M. **Barthélemy Saint-Hilaire**, adressées au *Journal des Débats*.

90. *Lettre de M. Ferdinand* **de Lesseps** *à M. le vicomte* **Stratford de Redcliffe**. (Constantinople, 28 février 1855.)

(Voir *Percement de l'Isthme*, par de Lesseps, vol. 1, pp. 215 à 221.)

91. *Rapport à S. A. Mohammed-Saïd-Pacha et Instruction du Vice-Roi* (30 avril et 19 mai 1855).

Paris, Mouillot (s. d.), 2 pp. in-fol.●

92. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *The Isthmus of Suez question*, 3e édition.

London, Longman 1855, in-8o 223 pp.

○ ○ ○

93. **Petermann** (A). — *Die projectirte Canalisirung des Isthmus von Sues, nebst Andeutungen über die Höhen-Verhältnisse der angrenzenden Regionen, besonders Palæstinas.*

(*Petermann's Mittheilungen*, Gotha, p. 364.)

94. *Der Kanal von Suez.*

(*Leipziger Illustrirte Zeitung.* Leipzig, no 147.)

95. *Ueber die Darchstechung der Landenge von Suez.*

(*Allgemeine Zeitung.* Augsbourg. Annexe au no 224.)

96. *Die Handelsgeschichte des rothen Meeres in Bezug auf das Problem einer Durchstechung der Landenge von Suez.*

(*Deutsche Vierteljahresschrift.* Stuttgart, no 71.)

97. *Kanal zur Verbindung des Mittelländischen Meeres mit dem rothen Meere.*

(*Magasin für die Litteratur des Auslandes*, no 25.)

○ ○ ○

98. **Trémaux**. — *The Isthmus of Suez.*

(*The geographical and commercial Gazette*, no 4.)

99. *The Suez Canal across the Isthmus of Suez.*

(*Chamber's Edinburgh Journal*, vol. 23, p. 250.)

100. *The Isthmus of Suez.*

(*Living Age*, vol. 47, p. 151.)

101. **Thompson** (J.-P.).— *The Suez Canal.*

(*North American Review.* Boston et New-York, vol. 80, p. 133.)

102. *The Suez Canal, an international Highway.*

(Articles extraits d'une Revue anglaise, pp. 429 à 457.)●

103. **Urquhart** (David). — *Observations sur l'Isthme de Suez.*

London, Bradbury et Evans (s. d.)

(Traduction française dans de Lesseps : *Percement de l'Isthme*, etc., vol. 1, pp. 259 à 265.)

○ ○ ○

104. *La question du Canal de Suez résolue.*

Paris, Soc. public. périod. (s. d.), 53 pp. in-8o.

105. *Un mot aux actionnaires du Canal de Suez* par un ex-chef de section aux Messageries impériales.

(Paris) (s. d.)

106. *Avantages du tracé direct sur le tracé indirect.*

(*Moniteur universel.*)

107. **Tarayre**. —*Importance de l'Égypte et de l'Isthme de Suez.* (Signé Tarayre [31 août 1844].)

Rodez, imp. de Carière aîné, 1855, in-8o. Pièce. [Bibl. Nat. O3 b 233.]

108. **Prétot**. — *Reconnaissance de l'Isthme et du Canal de Suez par le général Bonaparte en 1798 et 1799.*

(*Spectateur militaire.* Paris, pp. 91, 217, et 384.)

109. Article de M. **Bonneau** sur la canalisation de l'Isthme.

(1) *Revue contemporaine.* Paris, et—2) *Bulletin Société Géographie de Paris*, 4e série, vol. 9, p. 328.)

110. **Malte-Brun** (V.-A). — *La Canalisation de l'Isthme de Suez.*

(*Nouvelles Annales des Voyages*, vol. 3, p. 257.)

111. Lettre de M. **d'Escayrac de Lauture** sur l'Isthme.

(*Bulletin Société Géographie de Paris*, 4e série, vol. 9, p. 217.)

112. **Escayrac de Lauture** (Comte **d'**).— *De l'influence qu'exercera le Canal de l'Isthme.*

(*Bulletin Société Géographie de Paris*, 4e série, vol. 9, p. 274.)

113. **Trémaux**.— *Le percement de l'Isthme de Suez.*

(*Revue de l'Orient.* Paris, p. 125.)

114. **Malte-Brun** (V.-A.). — *Notice historique sur la canalisation de l'Isthme de*

Suez, depuis les temps reculés jusqu'à nos jours.

(*Nouvelles Annales des Voyages*, vol. 1, p. 145.)

115. *Vue panoramique de l'Isthme.*

(*Bulletin Société Géographie de Paris*, 4e série, vol. 10, p. 202.)

116. *Conférence des Ingénieurs du Canal.*

(*Bulletin Société Géographie de Paris*, 4e série, vol. 10, p. 325.)

117. **Desplaces** (Eugène-Ernest). — *Le Canal de Suez*, épisode de l'histoire du XIXe siècle.

Paris, 1855, in-12.
(Voir no 329.)

(Ce littérateur fonda le Journal : *L'Isthme de Suez* dont il fut gérant.)
(Voir no 158.)

118. **Favier** (A.). — *Observations sur les nivellements exécutés dans l'Isthme de Suez en 1799 et 1847.*

Paris, 1855, brochure in-8o.

119. **Baude** (J.-J.). — *De l'Isthme de Suez et du Canal maritime à ouvrir de la Méditerranée à la Mer Rouge.* (36 pp. in-8o.)

(*Revue des Deux Mondes*. Paris, no du 15 mars.)

120. **Talabot** (Paulin). — *Le Canal des Deux Mers d'Alexandrie à Suez, moyens d'exécution.*

(*Revue des Deux Mondes*, no du 1er mai.)
(Tiré aussi à part. Paris, J. Claye, 1855, 58 pp.)

120 *bis*. **Cheron de Villers.** — *Politique contemporaine : l'Égypte et l'Isthme de Suez*, 1855.

(Extrait d'une *Revue*, pp. 189 à 210.)
[Bibl. H. Boucard, Paris.]

121. **Mouriez** (Paul). — *Histoire de Mehemet-Ali, vice-roi d'Egypte.*

Paris, Chappe, 1855 à 1858, 4 vol. in-8o.

○ ● ○ ● ○

122. **Linant-bey** et **Mougel-bey**. — *Carte de l'Isthme de Suez*, pour servir à l'intelligence du mémoire et de l'avant-projet relatifs à la communication à établir entre la Mer Rouge et la Méditerranée par le percement direct de l'Isthme au moyen d'un Canal maritime de Suez à Péluse.

Plan des travaux du port de Suez; plan des travaux à faire à Péluse... Echelle de 1 : 250000

Paris, 1855, Longuet.
[Brit. Mus. 64470 (4)]

1856

123. **Lesseps** (F. **de**). — *Considérations sur l'Egypte.*

(Journal *Isthme de Suez*. Paris, no du 25 août.)

124. **Lesseps** (F. **de**). — *De l'intérêt de la Turquie au percement de l'Isthme de Suez.*

(Journal *Isthme de Suez*, Paris, no du 25 oct.)

125. *Géologie de l'Isthme de Suez.* Lettre de M. F. **de Lesseps**. Rapport de M. **Renaud.**

(*Comptes rendus de l'Académie des Sciences*. Paris.)

126. *Note sur les publications de M. de Lesseps à propos de l'Isthme*, par **Jomard**.

(*Bulletin de la Société de Géographie*. Paris, vol. 12, p. 14.)

127. **Lesseps** (F. **de**). — *Lettre relativement à l'étude du projet de percement de l'Isthme de Suez.*

(*Nouvelles Annales des Voyages*. Paris, vol. 1, p. 245 ff.)

128. *Nouveaux documents pour servir à l'histoire du percement de l'Isthme de Suez.*

(*Nouvelles Annales des Voyages*, vol. 3, p. 16.)

129. **Lesseps** (F. **de**). — *New Facts and Figures relative to the Isthmus of Suez Canal...* With a reply to the *Edinburgh Review* by M. Barthélemy St-Hilaire.

London, Effingham Wilson, 1856, 233 pp. in-8o. ●

130. **Lesseps** (F. **de**). — *Percement de l'Isthme de Suez.* Rapport et projet de la Commission internationale. Documents publiés par M. F. de Lesseps.

Paris, Plon, 1856, in-8o avec atlas in-4o de 11 cartes et plans.
(Voir *Petermann's Mittheilungen*. Gotha, p. 307 et *Bulletin de la Société de Géographie de Paris*, 4e série, vol. 9, p. 387.)
(Voir nos 83 à 87.)

131. *Carte de l'Isthme* offerte à la Société de Géographie par F. **de Lesseps.**

(*Bulletin Société de Géographie de Paris*, 4e série, vol. 11, p. 136.)

132. *Rapport* de M. **Jomard** sur les travaux du congrès de l'Isthme.

(*Bulletin Société de Géographie de Paris*, 4e série, vol. 11, p. 211.)

133. *Lettre du gouverneur du Soudan à Mons. de Lesseps.*

(*Bulletin Société de Géographie de Paris*, 4e série, vol 11, p. 388.)

○ ○ ○

134. *Der Kanal von Suez.*

(*Leipziger Illustrirte Zeitung*. Leipzig, no 688.)

135. *Kritiker und Vertheidiger des Problems einer Canalisirung des Isthmus von Suez.*

(*Das Ausland*, no 26.)

136. **Oppenheim** (H. P.). — *Der Kanal von Suez.*

(*Das Jahrhundert. Zeitschrift für Politik und Litteratur.* Hambourg, n° 8.)

137. *Der Suez kanal.*

(*Petermann's Mittheilungen.* Gotha, p. 78.)

o o o

138. **Weiss** (E.). — *The Suez Canal and France.*

(*Hunt's Merchant's Magazine.* New-York, vol. 35, p. 39.)

139. *Effects of Suez Canal on Commerce.*

(*De Bow's Commercial Review.* New-Orleans, vol. 21, p. 644.)

140 à 143. *The Suez Canal.*

Insérés dans 1) *The Edinburgh Review.* Edinburgh, vol. 130, p. 235 ou 245; — 2) *The Colburn's New Monthly Magazine.* London, vol. 106, p. 379; — 3) *The Living Age Littell's...*, vol. 51, p. 667; — 4) *The Journal of the Franklin Institute.* Philadelphie, vol. 61, pp. 150 et 367.)

144. *The Isthmus of Suez Canal.*

(*Illustrated London News.* London, vol. 29, n° 824 du 11 octobre.)

145. *British Interests in the canalization of the Isthmus of Suez.*

Glasgow, Rae, 1856.

o o o

146. **Barthélemy Saint-Hilaire.** — *Notice historique sur l'Isthme de Suez.*

(Voir *Percement de l'Isthme de Suez*, par de Lesseps, vol. 2, pp. 17 à 71.)

147. **Chancel (de).** — *Note commerciale et maritime sur le Canal de Suez.*

(Voir *Percement de l'Isthme de Suez*, par de Lesseps, vol. 2, pp. 255 à 291.)

148. **Gogh** (J. **Van**). — *Durée moyenne des voyages aux Indes Orientales... doublant le Cap... ainsi que la voie de Suez...* (20 nov. 1856).

(Voir *Percement de l'Isthme de Suez*, par de Lesseps, vol. 5, pp. 344 à 423.)

149. **Larousse** (E.). — *Rapport sur la reconnaissance hydrographique du golfe de Péluse.*

(Voir *Percement de l'Isthme de Suez*, par de Lesseps, vol. 3, pp. 316 et suiv.)

150. **Lieussou** (ingén.). — *Recherches sur le régime des eaux dans le Canal de Suez.*

(Voir *Percement de l'Isthme de Suez*, par de Lesseps, vol. 3, pp. 231 à 262.)

151. *Le Canal de Suez.*

Articles insérés dans la *Revue Britannique.* Paris, n° mars, p. 5 à 12; n° avril, p. 375 à 406; et n° août, p. 493.

152. **Barrault** (Alexis), ingénieur. — *Lettre* à M. **de Bruck**, Ministre des Finances d'Autriche, sur le percement de l'Isthme de Suez.

Paris, 1856.

153. **Barthélemy Saint-Hilaire** (J.). — *Compagnie universelle du Canal de Suez. Percement de l'Isthme de Suez. — Réponse à la « Revue d'Édimbourg ».*

Paris, 1856, in-8° (Extrait de la *Revue Britannique*, n° d'avril).
Réimprimé dans *Percement de l'Isthme* par de Lesseps, vol. 2, pp. 197 à 254.

154. **Madelène** (H. **de la**). — *L'Isthme de Suez.*

Paris, Pillet fils aîné, 1856, 36 pp. in-8° (Extrait de la *Revue de Paris*).

155. **Escayrac de Lauture** (d'). — *De l'influence que le Canal des deux mers exercera sur le commerce en général et sur celui de la Mer Rouge en particulier.*

Paris, A. Bertrand, 1856, in-8°.

156-157. **Barthélemy Saint-Hilaire** (Jules). — *Lettres sur l'Egypte.*

Paris, Lévy frères, 1856, in-8°. — Il existe une autre édition. Paris, 1857, in-12 de *viii* et 440 pp.

(Ces lettres ont d'abord paru dans le *Journal des Débats.* L'auteur a fait partie de la Commission d'ingénieurs formée par M. de Lesseps pour aller étudier sur les lieux la question du Canal de Suez.)

158. « *L'Isthme de Suez.* » Journal de l'union des deux mers.

Paris, gr. in-4.

[Bibl. Nat. O3 b 240.]

(Paraissant les 10 et 25 de chaque mois, — 1re année 1856 à 16e année 1871 (voir la suite au n° 899).
Les années 1870 et 1871 portent comme titre : « Le Canal de Suez, journal maritime et commercial. »

159. *Commission internationale du Canal de Suez.* Extraits des procès-verbaux des séances.

Paris, Plon, 1856, in-8°.

[Bibl. Nat. O3 b 239.]

160. *Percement de l'Isthme de Suez*, rapport et projet de la Commission internationale.

Paris, Imprimerie impériale 1856, in-8°.
(Voir n°s 83 à 87.)

161. **Barrault** (Alexis et Em.). — *Le Canal de Suez* et la question du tracé.

Paris, Claye, 1856, in-8° avec 1 pl.
[Extrait de la *Revue des Deux Mondes*, 1er janvier 1856.]

162. **Barrault** (Alex. et Emile). — *Politique du Canal de Suez.* Questions techniques et économiques.

Paris, impr. de J. Claye, 1856, 79 pp. in-8°, avec une carte.

[Bibl. Nat. O3 b 238.]

163. **Paleocapa** (ministre des travaux publics de Sardaigne, membre de la commission internationale du Canal). — *Con-*

sidérations sur les plages et les ports de l'Adriatique appliquées à l'établissement d'un port dans la baie de Péluse.

(Voir *Percement de l'Isthme de Suez*, par de Lesseps, vol. 2, pp. 167 à 196.)

164. *Règlement pour les ouvriers fellahs.*

(Voir *Percement de l'Isthme de Suez*, par de Lesseps, vol. 3, pp. 369 à 376.)

165. *Règlement sur l'emploi des ouvriers indigènes* (20 juillet 1856).

(s. l.) (s. d.)●

166. *Extraits des procès-verbaux de la Commission internationale du Canal de Suez.*

Paris, Plon, 1856. ●

○ ○

167. **Calindri** (Ugo). — *L'opinione publica in Italia sul Canale diretto dell Istmo di Suez.*

(Extrait de la *Rivista dell' Inventore* contenant la traduction d'un article de M. **Barthélemy Saint-Hilaire** paru dans la *Revue britannique*.)●

168. **La Farina** (G.). — *Del taglio dell' Istmo di Suez.*

(*Rivista enciclopedia* italiana, n° de mars.)

169. **La Marmora** (Général A.). — *L'Istmo di Suez e la Stazione telegrafico-elettrica di Cagliari.*

Raggionamente per far seguito delle questioni maritime.

Torino, 1856, in-4° con 1 tav.

170. **Calindri** (Ugo). — *Apertura e canalizzazione dell' Istmo di Suez.* Narrazione informativa e documenti officiali del signore Ferdinand de Lesseps, col rapporto sommario fatto al vicere d'Egitto dalla Commissione internazionale, e lettere sull' Egitto del. sig. B. **Saint-Hilaire**. Traduzione.

Torino 1856, in-8° avec 3 pl. et 3 cartes.
[Bibl. Soc. Géographie, Paris.]

○ ● ○ ● ○

171. *Carte de l'Isthme* avec le tracé des Canaux concédés par S. A. le Vice-Roi d'Egypte, pour la jonction de la Mer Rouge à la Méditerranée, et la jonction du Nil au lac Timsah, tel qu'il a été arrêté par la Commission internationale. Paris, 1856, Longuet. Echelle 1 : 250 000.

[Brit. Mus. London : 64470 (5)]

172. *Vue panoramique de l'Isthme de Suez* et tracé direct du Canal des Deux Mers d'après l'avant-projet de **Linant-bey** et **Mougel-bey**, etc.

Paris (1856?)
[Brit. Mus. London : 64470 (6)]

173. *Golfe de Péluse. Plan du port de Saïd*, adopté par la Commission internationale, par M. **Labrousse**, gravé par **Delamarre.**

Paris, 1856, Lemercier.

174. *Profil de l'Isthme de Suez*, résultats des observations de marée faites dans les deux mers, gravé par Erh. **Schièble.**

Paris, 1856, Lemercier.

1857

175. **Lesseps** (F. **de**). — *Percement de l'Isthme de Suez. Meetings anglais en faveur du Canal de Suez.*

(Voir n°s 83 à 87.)

176. **Lesseps** (F. **de**). — *Inquiry into the opinions of the commercial classes of Great Britain on the Suez Canal...*

London, John Weale, 1857. ●

177. **Lesseps** (F. **de**). — *La Société de Géographie de Paris et le Canal de Suez.*

(*Nouvelles Annales des Voyages*. Paris, 6e série, vol. 4, p. 109.)

178. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *Mémoire sur le Nil Blanc et le Soudan.*

Paris, 1857, broch. in-8°.

○ ○ ○

179. **Busch** (**Mor**.). — *Aegypten. Reisehandbuch für Aegypten und die angrenzenden dem Pascha unterworfenen Länder.*

Triest 1857. Literar. artist. Abtheilung des Oesterreichischen Lloyd. Avec 14 vues grav. s. b., 1 carte et 1 plan du Caire, xxxviii et 188 pp.

[Forme partie de la *Bibliothèque des Voyages, publiée par le Lloyd autrichien.*]

180. *Der Suez-Canal und der Seeweg nach Indien.*

(*Zeitschrift für allgemeine Erdkunde*. Berlin, nouvelle série, vol. 11, pp. 278, 279.)

181. *Der Suez-Kanal.*

(*Petermann's Mittheilungen*. Gotha, p. 266.)

182. **Hodgkin** *über den Isthmus von Sues.*

(*Petermann's Mittheilungen*, p. 395.)

183. *Der Suez Canal.*

(*Augsburger Allgemeine Zeitung*. Annexes aux n°s 325 à 331 et 332 à 338.)

184. *Die Kanalisirung des Isthmus von Suez.*

(*Unsere Zeit*. Leipzig, Brockhaus, n° 1, pp. 1 à 42.)

185 à 188. **Foetterle** (Fr.). — *Bericht über die Durchstechung der Landenge von Suez an die K. K. geographische Gesellschaft.*

(Inséré dans *Mittheilungen der K. K. geograph. Gesellschaft zu Wien*, vol. 1, n° 2, p. 67; — Voir *Petermann's Mittheilungen*. Gotha, p. 357;

— Comparez : *Oesterreichische Blætter für Literatur und Kunst*, 1857, p. 283.)

[*Bibl. Société de Géographie*. Paris, $\frac{C}{6}$ 145.]

189. **Stegner** (Fr.). — *Der Canal von Suez.*

(*Westermann's illustr. deutsche Monatshefte*. Braunschweig, n° 14.)

190. 191. *Lord* **Palmerston** *et le Canal de Suez.*

(1) *Frankfurter Zeitung* du 9 juillet, et 2) *Augsburger Zeitung* du 18 juillet.)
(Traduction dans *Percement de l'Isthme*, par de Lesseps. vol. 4, pp. 312 à 317.)

○ ○ ○

192. **Andrew** (W. P.) — *Memoir on the Euphrates Valley* Route to India, with official correspondence and Maps.

(London), Allen et C°, 1857. ●

193. *The Euphrates valley route to India.* An examination of the Memoir published by W. P. **Andrew**, by two travellers.

London, Railway Times, 1857, 35 pp. in-8°. ●

194. **Glynn** (Joseph). — *On the Isthmus of Suez and the Canals of Egypt.* With an abstract of the discussions upon the paper.

(Extrait des *Proceedings of the Instit. of civil Engineers*. London, 1857 (?), vol. 10, 1850-51, 14 pp.) ●

195. *Suez Ship Canal by city Merchant.*

(*Building News*. London, n°s des 14 et 21 août 1857.) ●

196. *The Suez Canal and Euphrates Railway.*

(*Monthly Review*. London, vol. 2, n° 14, pp. 71 à 86.) ●

197. *The Suez Canal and its official obstructions.*

(*The Commercial Travellers' Magazine*. London, n° 7, pp. 379 à 383.) ●

198. **Lange** (Daniel Adolphus). — *Lord Palmerston and the Isthmus of Suez Canal.*

Two letters adressed of the editor of the « *Times* ».
London, Richardson brothers, 1857. ●

199 à 201. *Lord* **Palmerston** *et le Canal de Suez.*

(1) *Advertiser*. Bristol, n° du 12 juillet; — 2) *Lloyd's News paper*, n° du 10 juillet; — 3) *Daily News. London*, n° des 9 et 10 juillet.)
Ces articles ont été traduits en français dans *Percement de l'Isthme de Suez* par de Lesseps, vol. 4, pp. 230 à 240.

202. *Procès-verbal du Banquet de Goldsmith's-Hall à Londres* (24 avril 1857).

(*Daily News*. London n° du 25 avril).
Traduit en français et publié dans *Percement de l'Isthme*, par de Lesseps, vol. 4, pp. 11 à 14.

203. *Procès-verbal du Meeting public des armateurs et assureurs de Liverpool* (29 avril 1857).

(*Daily-Post*, n° du 30 avril.)
Traduit en français et publié dans *Percement de l'Isthme*, par de Lesseps, vol. 4, pp. 15 à 21

204. *Procès-verbal du Meeting de l'Association commerciale de Manchester.*

Compte rendu sur l'exposé de M. de Lesseps relatif au Canal de Suez.
(1) *Times*. London. n° du 8 mai et 2) *Moniteur universel*. Paris, n° du 10 mai.)

205. *Procès-verbal du Meeting de la Chambre de commerce de Dublin* (11 mai 1857).

(*Dublin Evening-Post*, n° du 12 mai.)
Traduit en français et publié dans *Percement de l'Isthme*, par de Lesseps, vol. 4, pp. 31 à 42.

206. *Procès-verbal du Meeting public de Cork* (13 mai 1857).

(*The Constitution, or Cork Advertiser*. Cork, n° du 13 mai.)
Voir *Percement de l'Isthme*, par de Lesseps, vol. 4, pp. 43 à 47.

207. *Procès-verbal du Meeting de la Chambre de commerce de Belfast.*

(1) *Belfast News-Letter*. Belfast, n° du 13 mai et 2) *Northern Whig*. Belfast, n° du 19 mai).
Voir *Percement de l'Isthme*, par de Lesseps, vol. 4, pp. 48 à 54.

208. *Procès-verbal du Meeting public de Glasgow* (20 mai 1857).

(*Courrier of Glasgow*. Glasgow, n° du 21 mai.)
Voir *Percement de l'Isthme*, par de Lesseps. vol. 4, pp. 55 à 60.

209. *Procès-verbal du Meeting public d'Aberdeen* (23 mai 1857).

(*Aberdeen Journal*. Aberdeen, n° du 23 mai.)
Voir *Percement de l'Isthme*, par de Lesseps, vol. 4, pp. 61 à 66.

210. *Procès-verbal du Meeting de la Chambre de commerce d'Edimbourg et de Leith* (26 mai 1857).

(*Daily Scotsman*. Edinburgh, n° du 27 mai).
Voir *Percement de l'Isthme*, par de Lesseps, vol. 4, pp. 67 à 72.

211. *Procès-verbal du Meeting public de Newcastle* (28 mai 1857).

(1) *Newcastle Journal*. Newcastle, n° du 28 mai et 2) *Gateshead Observer*, n° du 30 mai.)
Voir *Percement de l'Isthme*, par de Lesseps, vol. 4, pp. 73 à 103.

212. *Procès-verbal du Meeting de la Chambre de commerce de Hull* (30 mai 1857).

(*Hull Advertiser*. Hull, n° du 6 juin.)
Voir *Percement de l'Isthme*, par de Lesseps, vol. 4, pp. 104 à 111.

213. *Procès-verbal du Meeting de la Chambre de commerce de Birmingham* (3 juin 1857).

(*Birmingham Journal and Commercial Advertiser*. Birmingham, n° du 6 juin.)
Voir *Percement de l'Isthme*, par de Lesseps, vol. 4, pp. 112 à 133.

214. *Procès-verbal du Meeting public de Bristol* (18 juin 1857).

(*Bristol Mirror and General Advertiser.* Bristol, n° du 20 juin.)
Voir *Percement de l'Isthme*, par de Lesseps, vol. 4, pp. 134 à 158.

215. *Procès-verbal du Meeting public de Londres* (24 juin 1857).

Voir *Percement de l'Isthme*, par de Lesseps, vol. 4, pp. 159 à 187.

216. **Busch** (Dr **Mor.**). — *Handbook for travellers in Egypt and adjacent countries subject to the Pascha.* Translated from the German by W. C. **Wrankmore.** With 14 illustr., a travelling map and plan of Cairo.

Trieste, Dir. des oesterr. Lloyd 1857, XL et 181 pp. in-8°.
(Il existe une édition London, Trubner 1858, in-8° de 192 pp.)

217. *Report and Plan of the International Scientific Commission on the Isthmus of Suez Ship Canal*; with appendix containing the latest official documents.

London, John Weale, 1857, in-8°.

218. **Kenney** (C. L.) — *The Gates of the East; Ten Chapters on the Isthmus of Suez-Canal.*

London, Ward and Lock, 1857, in-8°.●

219. **Cole** (F. S.). — *The Suez-Canal and Nicaragua Canal Plans considered.*

London, Stanford 1857, in-8°.

220. **Griffith** (C. D.). — *Speech on the... Suez-Canal*, etc.

London, 1857.

221. *The Routes from England to India.*

(*The Bombay Quarterly Review*, vol. 5, p. 328.)

222. *The Suez and Euphrate Routes.*

(*The Quarterly Review*, octobre, p. 364.)

223. **Barthélemy Saint-Hilaire.** — *Egypt and the great Suez Canal; a narrative of travels.*

London, Bentley, 1857, in-8° de 376 pp.

○ ○ ○

224. *Lord* **Palmerston** *et le Canal de Suez.*

(*Diario.* Barcelone, no du 15 juillet.)

Traduction dans *Percement de l'Isthme de Suez*, par de Lesseps, vol. 4, p. 317.

225. *Rompimiento del Istmo de Suez.*

Memoria que averca de la Union del Mar Rojo al Mediterraneo, por medio de un Canal maritimo, presenta al gobierno de S. M. D. Cipriano Segundo **Montesino** de la Academia de Ciencias é individuo de la Commission internacional.

Impresa del Real órden.
Madrid, Imprim. Nat. 1857, 632 pp. in-8° avec cartes et profils.●

○ ○ ○

226 à 249. *Lord* **Palmerston** *contre le Canal de Suez.*

(1) *Constitutionnel.* Paris, nos des 10 et 21 juillet, art. de L. Boniface et P. Dubois. — 2) *Journal des Débats.* Paris, n° du 11 juillet, signé L. Alloury; — 3) *Patrie*, Paris, nos des 11 et 21 juillet, articles de Cucheval-Clarigny; — 4) *Messager de la Bourse.* Paris, n° du 11 juillet, signé Saint-Elme Petit; — 5) *Moniteur de la Flotte.* Paris, nos des 13 et 18 juillet, signés Schiller aîné; — 6) *Moniteur industriel.* Paris, n° du 12 juillet, signé P. B-s. Darnis; — 7) *Le Pays.* Paris, n° du 11 juillet; — 8) *Lloyd français.* Paris, n° du 13 juillet, signé Esprit Privat; — 9) *Courrier du commerce.* Paris, n° du 12 juillet, signe H. Larivière; — 10) L'*Industrie, journal des chemins de fer.* Paris, n° du 11 juillet, signé Th. Fabas; — 11) *Semaphore.* Marseille, n° du 11 juillet, signé J. A. Marquis; — 12) *Nouvelliste.* Marseille, n° du 10 juillet, signé Blanchard; — 13) *Courrier de Marseille*, n° du 12 juillet, signé L. Barile; — 14) *Gazette du Midi.* Marseille, nos des 12 et 16 juillet, articles signés E. Roux; — 15) L'*Opinion du Midi.* Nimes, n° du 12 juillet. — 16) Le *Salut public.* Lyon, nos des 10 et 12 juillet; — 17) *Journal de la Loire.* St-Etienne, n° du 17 juillet; — 18) *Journal de Rouen.* Rouen, n° du 11 juillet, signé Vésinet; — 19) *Courrier du Hâvre.* Le Hâvre, n° du 11 juillet, signé E. Mouttet; — 20) *Journal du Hâvre.* Le Hâvre, n° du 13 juillet, signé G. Cazavan; — 21) Le *Voeu national.* Metz, n° du 12 juillet, signé Vaillant; — 22) Le *Phare de la Loire*, n° du 13 juillet; — 23) L'*Union de l'Ouest.* Angers, n° du 11 juillet; — 24) *Journal d'Indre-et-Loire.* Tours, n° du 14 juillet, signé Ladevèze.)

250. **Barthélemy Saint-Hilaire.** — *Sur l'Isthme de Suez.*

(*Annuaire de l'Économie politique et de la statistique* pour 1856, Paris, Guillaumin.)

251. **Barthélemy Saint-Hilaire.** — *Caractère général des Meetings anglais en faveur du Canal de Suez.*

(Journal *Isthme de Suez.* Paris, n° du 25 juin.)

252. *Histoire d'un Canal à faire.*

(Le *Musée universel.* Paris (?), n° du 18 mai.)
(Article reproduit dans *Percement de l'Isthme*, par de Lesseps, vol. 4, p. 311.)

253. *Lord* **Palmerston** *et le Canal de Suez.*

(1) *L'Indépendance belge.* Bruxelles, n° du 10 juillet et 2) le *Nord.* Bruxelles, n° du 9 juillet.)

254. *Commission scientifique internationale pour le percement de l'Isthme de Suez.* Observations sur le discours prononcé par M. **Stephenson**, ingénieur, dans la Chambre des communes, le 17 juillet 1857

Paris, bureau du journal l'*Isthme de Suez* et Plon, août 1857, 15 pp. in-4°.●

255. **Paleocapa** (P.). — *Observations sur le discours prononcé par M. Stephenson dans la Chambre des communes* (séance

du 17 juillet 1857) sur le percement de l'Isthme de Suez.

Paris, 1857, broch. in-8°.

256. *Percement de l'Isthme de Suez. Meetings anglais en faveur du Canal de Suez.*

Paris, 1857, 1 vol. in-8°.

257. **Martin.** — *Recherches historiques et techniques sur le percement de l'Isthme de Suez.*

Le Mans, Monnoyer, 1857, in-8° de 44 pp.

258. **Philigret** (B.). — *Canal maritime de Suez. Observations hydrographiques dans la baie de Pélase.* Rapports et extraits du journal nautique.

Paris, Plon, 1857, in-8° de 86 pp.
[Bibl. Société de Géographie, Paris.]

259. **Le Saint** (L.). — *L'Isthme de Suez.*

Paris, 1857, in-12 avec 1 carte.

260. **Dupin** (Baron Charles). — *Canal maritime de Suez. Rapport à l'Académie des Sciences.*

Paris, Plon, 1867, in-8°.
[Bibl. Nat. O3 b 241.]

261. **Bordot** (Maurice). — *Percement de l'Isthme de Suez.* Notice géographique et historique, et considérations sur le projet de percement d'un Canal reliant la Méditerranée à la Mer Rouge, d'après les travaux publiés par M. Ferd. de Lesseps; précédées d'une lettre de M. **Barthélemy Saint-Hilaire.**

Paris, Hachette et Cie, 1857, in-18 avec 1 carte.

262. **Chevalier** (Michel). — *Le Canal de Suez.*

(*Travaux de l'Académie des sciences morales et politiques.* Paris, vol. 41, p. 278.)

263. 264. **Dupin** (Baron Charles). — *Rapport sur les travaux relatifs au Canal maritime de Suez.*

(1) *Travaux de l'Académie des sciences morales et politiques.* Paris, vol. 41, pp. 273 et 278; et 2) *Bulletin de la Société d'encouragement pour l'industrie nationale.* Paris, 1858, p. 480.)

265. *Percement de l'Isthme de Suez.*

(*Mémoires et comptes rendus des travaux de la Société des ingénieurs civils.* Paris.)

266. **Berton** (J. de). — *Le Canal de Suez et le chemin de fer de l'Euphrate.*

(*Correspondant.* Paris, n° du 25 mars.)

○ ○ ○

267. **Bake** (M. R. W. J. C.). — *De doorgraving der landengte van Suez, en hare gevolgen voor Nederland en zijne Kolonien. Twee voorlezingen gehouden in de afd. Koophandel der maatschappij Felix Meritis.*

Haarlem, A. C. Kruseman, 1857, in-4°, 106 pp.

268. **Bordes** (J. P. de). — *De doorgraving van de landengte van Suez.*

Zutphen, Thieme, 1857, 74 pp. avec carte in-8°.●

269. *De Stand van Het Vraagstuk, van het Kanaal van Suez* door Ferdin. **de Lesseps.**

(s. l.) (s. d.), 57 pp. in-8°.●

○ ○ ○

270. **Baruffi** (G. F.). — *L'Istmo di Suez. Lezione popolari di prof. G. F. Baruffi.*

Torino, imp. roy. 1857, 31 pp. in-8°.●

○ ○ ○

271. **Zanardini** (J.). — *Plantarum in mari subro hucus que collectarum enumeratio.*

Venetis, 1857.

○ ● ○ ● ○

272. *Suez Bay. Surveyed by Commr* A. L. **Mansell**, 1856. Scale 1 : 45500. Admiralty Chart.

London, 1857.
[Brit. Mus. London : Sec. 11 (734).]
Edition espagnole. Madrid, 1869.
[Brit. Mus. London : D. De H. Sec. 4 (566).]

273. *Isthme de Suez, avec le tracé des Canaux concédés par S. A. le Vice-Roi d'Egypte pour la jonction de la Mer Rouge à la Méditerranée et la jonction du Nil au lac Timsah.*

Paris, 1857, Échelle 1 : 500.000.
[Brit. Mus. London : 64470 (7).]

1858

274. **Lesseps** (F. de). — *Note sur la situation actuelle de l'entreprise du Canal de Suez.*

Paris, 15 octobre 1858, 3 pp. in-4°.●

275. *Correspondence relative to the Isthmus of Suez Canal.* (Correspondance de Ferd. **de Lesseps** avec MM. **Mac Clean** et **Manby**).

London, W. S. Johnson (1858), 23 pp. in-8°.●

○ ○ ○

276. **Negrelli de Moldelbe.** — *Réponse à M.* **Stephenson.**

(*Oesterreichische Zeitung.* Wien, n° du 18 juin et *Schlesische Zeitung*, n° 283.)
Traduction dans *Lettres, etc.*, par de Lesseps, vol. 2, p. 273.

277. **Czoernig** (Karl Freih. **v.**) — *Ueber die Durchstechung der Landenge von Suez. Vortrag.*

Wien, 1858 (Gerold's Sohn), in-8° de 40 pp.
(Extrait des *Sitzungsberichte der Akademie der Wissenschaften zu Wien.*)

278. **Schleiden** (Dr M. J.). — *Die Landenge von Sues. Zur Beurtheilung des Canal-projects und des Auszugs der Israeliten aus Aegypten. Nach den aelteren und neueren Quellen dargestellt.*

Leipzig, 1858, Engelmann, in-8°, de XVI et 203 pp. Avec 6 tableaux (lithogr.) et une carte (lithogr.) de l'Égypte du Nord-Est (in-fol.)
(Voir *Petermann's Mittheilungen.* Gotha, p. 560.)
[Bibl. Nat. O³ b 244.]

279. **Kotschy** (Th.). — *Die Vegetation und der Kanal auf dem Isthmus von Suez.*

(*Oesterreich'sche botanische Monatsschrift.* Wien. — Voir aussi : *Petermann's Mittheilungen.* Gotha, p. 438.)

280. *Die Durchstechung der Landenge von Suez.*

(*Leipziger Illustrirte Zeitung*, n° 763.)

281. *Die Durchstechung der Landenge von Suez vom botanischen Standpunkte aus.*

(*Bonaplandia.* Dessau, n° 13.)

282. *Die Insel Perim und der Suez-Canal.*

(*Das Ausland.* Stuttgart, pp. 612 à 618.)

283. *Der Suez-Canal und der franzœsische Einfluss in Aegypten.*

(*Das Ausland*, pp. 687 et 688.)

284. *Die wahrscheinliche Versandung des projectirten Kanal von Suez.*

(*Petermann's geographische Mittheilungen*, p. 375.)

○ ○ ○

285. **Spratt** (T.-A.-B.). — *In Inquiry into... the practicability of the Suez Canal.*

London, 1858.

286 *Isthmus of Suez Canal. A letter of Robert* **Stephenson.**

London, R. Clay, 1858.●

287-288. *The Suez Canal.*

(Publié dans : 1) *The Colburn's New Monthly Magazine.* London, vol. 113, p. 1 — et 2) *The Dublin University Magazine*, London and Dublin, vol. 51, p. 542.)

○ ○ ○

289. **Merruau** (Paul.). — *L'Égypte contemporaine* (1840-1857) *de Mehemet-Ali à Saïd-Pacha,* précédée d'une lettre de M. Ferd. **de Lesseps.**

Paris, 1858, in-8°.

290. *Suez et Perim,* réponse à l'article au « Times » du 7 avril 1858, par V.-A. **Barbié du Bocage.**

Pris, Amyot, 1858, in-8° pièce.
(Voir *Bulletin Société de Géographie de Paris.* 4e série, vol. 15, p. 429.)
[Bibl. Nat. O³ b 242]

291-292. *Le Canal de Suez.* Épisode de l'histoire du XIXe siècle, par Ernest **Desplaces.**

Paris, Hachette et Cie, 1858, in-12.
[Bibl. Nat. O³ b 243.]
2e *édition.* — Paris, Hachette et Cie, 1859, in-12.

293. **Guizot** (Fr.-P.-J.). — *Mémoires pour servir à l'histoire de mon temps.*

Paris, Lévy frères, 1858 à 1867, 8 vol. in-8°.

294. **Dupin** (Le baron Charles). — *2e rapport à l'Académie des sciences.*

Paris, Plon, 1858, in-8°.

295. *L'Isthme de Suez (avec gravures).*

(*Magasin pittoresque.* Paris, vol. 26, p. 402.)

296. **Coninck** (Frédéric **de**). — *Lettres sur le percement de l'Isthme de Suez.* Avis aux petites bourses.

Le Hâvre, Lemale, 1858, in-8°.

297. **Midy** (Félix), ingénieur civil. — *Etude sur le Canal maritime de Suez.*

Paris, Hachette et Cie, 1858, in-8° de 22 pp. avec carte.

298. **Conrad** (Fréderik-Wilhem). — *Canal de Suez. Etat de la question,* 1858.

La Haye, van Langenhuijsen frères, 1858, in-8° de 24 pp. avec pl.
M. Conrad a été membre de la Commission internationale du Canal de Suez.

299. **Desavoye.** — *Vaisseaux en chemins de fer sur l'Isthme de Suez.*

Evreux, Canu, 1858, in-8° avec carte.

300. *L'Ile Maurice et le Canal de Suez.*

(*Le Cernéen*, n° du 9 août.)

301. **Paleocapa.** — *Réponse à M. Robert* **Stephenson.**

(Publiée dans *Lettres*, etc., par de Lesseps, vol. 2, pp. 320 à 335.)

302. *Conseil supérieur des travaux.* Procès-verbaux des séances du mois de novembre 1858.

Paris, Plon 1858. ●

○ ○ ○

303. *Kort Overzigt van het Ontwerp der Doorgraving van der Landengte van Suez.*

(*De Economist.* Amsterdam, nos juillet, août et sept.)

304. **Conrad.** — *Reisen naar de Landengte van Suez...*

Amsterdam...
(Voir *Petermann's Mittheilungen.* Gotha, p. 560.)

305. **Conrad** (F. W.). — *Over de doorgraving der landengte van Suez.*

Amsterdam C. G. van der Post, 1858, in-8° de 33 pp. avec 1 grav. et 6 cartes.

(Voir *Petermann's Mittheilungen*. Gotha, p. 560.)

○ ○ ○

306. **Paleocapa** (Pietro). — *Considerazioni sulle ultime publicazioni relative alle opinioni espresse in parlamento del signor Stephenson sul taglio dell'istmo di Suez e Osservazioni sulle lettere dei signori Mac Clean e Manby publicate nell' « Isthme de Suez » del 25 giugno 1858, del comendatore Pietro Paleocapa.*

Torino, Unione tipografico-editrice, 1858, in-8º pièce.
(Extrait du *Bolletino dell' Istmo di Suez* du 16 août 1858.)
[Bibl. Nat. O3 b 635.]

307. **Baruffi** (G.-F.). — *Sur la souscription aux titres de Suez en Italie, (en italien).*
(*L'Indipendente.* Torino, nº du 19 oct.)

308. **Morelli** (Giuseppe). — *Sulla Canalizzazione dell' Istmo di Suez.*
Genova, tip. Nazionale, 1858, 72 pp. in-8º avec 3 tableaux.●

309. **Scarpellini** (E.). — *Memorandum de la Scienzia — l'Istmo di Suez, etc.*
Roma, 1858.
[*Bibl. Royal Geogr. Soc. London.*]

○ ● ○ ● ○

310. *Carte du Delta et de l'Isthme de Suez*, par H. **Dufour**, gravée par Erh. **Schiéble**.
Paris, Barba, 1858.

1859

311. *Note-Memorandum sur les mesures à prendre par le Gouvernement égyptien pour dégager S.A. le Vice-Roi de toute responsabilité envers la Cie du Canal de Suez.*
Alexandrie, 7 juin 1859, 4 pp.
(Réimprimé dans *Lettres*, etc., par de Lesseps, vol. 3, pp. 125 à 129.)●

312. *Lettre de Ferd.* **de Lesseps** *à S. E. Chérif-Pacha.*
Alexandrie, le 9 juin 1859.●

313. **Lesseps** (F. **de**). — *Note à S. A. le vice-roi d'Egypte.*
Paris, 24 juin 1859, 7 pp. in-4º.●

○ ○ ○

314. **Szarvady** (Fréd.), homme politique hongrois. — *Der Suez Kanal.*
Leipzig, Brockhaus 1859, in-8º de XI-200, pp. avec 2 cartes lithogr.
(Voir *Petermann's Mittheilungen*. Gotha, p. 82.)
[Bibl. Nat. O3b 404.]

315. *Der Suez Canal.*
(*Die Grenzboten.* Leipzig, pp. 282 à 294 et 348 à 358.)

316. **Bœttger** (Dr C.). — *Das Mittelmeer.*
Leipzig, Mayer, 1859.
(Contient pp. 446 à 452, 105 articles : reproduction de la liste des cartes du contre-amiral Smith et pp. 551-552, 49 articles : Canal de Suez.)

○ ○ ○

317. **Dassy** (G. F.). — *Notes on Sueis and its trade with the ports of the Red Sea. With tables of exports and imports, etc. fort the first 6 months of 1859.*
Constantinople, 1859, broch. in-8º.
[*Bibl. Société Géographie de Paris.*]

318. **Lange** (Daniel). — *The Isthmus of Suez. Canal question, viewed in its political bearing.*
London, Richardson (Hatchard), 1859, in-8º, 15 pp.
[*Bibl. Société Géographie. Paris,* D $\frac{6}{452}$.]

319. *Capital subscribed for the Suez Canal 1859.*
(*Journal of the Franklin Institute.* Philadelphia, vol. 67, p. 88.)

○ ○ ○

320. *Note géologique sur le Canal de jonction des deux mers de Port-Saïd à Suez.*
(s. l.) (1859?) 10 pp.●

321. *Notice sur les travaux du Canal de Suez.*
Paris, Vallée (1859?) 28 pp. in-16º●

322. **Larousse** (E.). — *Considérations sur les avantages du Canal de Suez, pour le commerce du nord de l'Europe* (8 décembre 1859).
(Voir *Percement de l'Isthme de Suez*, par de Lesseps, vol. 5, pp. 259 à 304.)

323. **Larousse** (E.).— *Mémoire sur l'ensablement des côtes, et en particulier de la côte de Bayonne, comparée au régime de la place de Péluse.*
(Voir *Percement de l'Isthme de Suez*, par de Lesseps, vol. 5, pp. 305 à 341.)

324. **Coninck** (Frédéric **de**). — *Réponse au Journal de la Compagnie Universelle de l'Isthme de Suez du 1er janvier.*
Le Hâvre, Lemale, 1859, in-8º.

325. **Coninck** (Frédéric **de**). — *Seconde et dernière lettre au Journal de la Compagnie Universelle de l'Isthme de Suez. (février 1859).*
Le Hâvre, Lemale 1859, in-8º.

326. **Lançon** (J.-B.-Romain-Aug.). — *Intérêts méridionaux. L'Isthme de Suez et l'industrie de la soie.*
Paris, Librairie Nouvelle, 1859, in-8º.
(Lettre au « Nouvelliste de Marseille ».)

327. **Simencourt** (A. de). — *L'Isthme de Suez. Son percement. Examen au point de vue des intérêts commerciaux de la France et de l'Europe occidentale.*
Paris, Dentu, 1859, in-8°.

328. **Coninck** (Frédéric **de**). — *Du percement de l'Isthme de Suez. Nouvelles considérations.*
Le Hâvre, imp. de A. Lemale, octobre 1859, in-8° pièce.
[Bibl. Nat. O3b 245.]

329. **Desplaces** (Eugène-Ernest). — *Le Canal de Suez, épisode de l'histoire du* XIXe siècle.
Paris, Hachette et Cie, 2e édition, 1859, in-12 avec un appendice.
(Voir pour la 1re édition de 1855, n° 117.)

330. **Carré de l'Yonne**. — *Notice sur l'Egypte ancienne et moderne. Invasion française* (fin du XVIIIe siècle). *De l'Isthme de Suez.*
Paris, imp. d'Aubusson et Kugelmann, 1859, in-8°.
[Bibl. Nat. O3a 60.]

331. **Mellet** (F.-N.). — *Étude sur les Isthmes de Suez et de Panama. Réduction au quart du temps et des dépenses de leur ouverture.*
Paris, Librairie nouvelle, 1859, in-8°.

332. *Sur les questions de géographie ancienne que soulève l'étude de l'Isthme de Suez.*
(*Revue Germanique*. Paris (?), n° du 30 nov., p. 418.

333. **Argenson** (Marquis **d'**). — *Journal et Mémoires du marquis d'Argenson.* Publiés pour la première fois d'après les manuscrits autographes de la Bibliothèque du Louvre par E.-J.-B. **Rathery**.
(*Édition de la Société d'histoire de France.*)
Paris, Ve Jules Renouard, 1859 à 1868, 9 vol.

○ ○ ○

334. **Conrad** (F.-W.). — *Reizen naar de landengte van Suez. Egypte en het Heilige land.*
's Hage, Mart. Nijhoff, 1859, in-4°, 570 pp. avec 30 grav. et 3 cartes.
[Bibl. Nat. O3b 567.]

335. *Verslag over de vermoedelijke gevolgen der doorgraving van de Landengte van Suez voor den Handel en de reederijen van Nederland.*
's Gravenhagen (La Haye), 1859, in-4°.

336. **Lange** (D. Ad.). — *De doorgraving der landengte van Suez, in hare staatkundige gevolgen beschouwd. it Uit Engelsch.*
's Gravenhagen, v. Langenhuijsen, 1859, 24 pp, in-8°.

○ ○ ○

337. **Lombardini** (Elia). — *Sul regime delle acque del progettato Canale marittimo di Suez e dei laghi amari interposti. Memoria dell'ingegnere Elia Lombardini. Letta nell'adunanza del* 10 *marzo* 1859, *ed estrata dal vol.* 8 *delle « Memorie » di questo.*
Milano, tip. di D. Salvi, 1859, in-4° pièce.
[Bibl. Nat. O3b 717.]

○ ● ○ ● ○

338. *Profil en long du Canal maritime de Suez.* Tracé approuvé en 1859.
Paris (1859?). Lith. Chézaud et Fosset.
[Brit. Mus. 64470 (8).]

339. *Karte vom Nil-Delta, dem Isthmus,* etc.
Paris, 1859.
[Brit. Mus. 64465 (6)]

1860

340. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *Question du Canal de Suez.*
Paris, Plon, 1860, in-8°.

341. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.* Rapport de la 1re Assemblée générale des actionnaires (15 mai 1860).
Paris, 1860, in-8°.
(Voir n°s 348-349.)

○ ○ ○

342. *Die mercantile und politische Bedeutung des Suez-Canals.*
(*Das Ausland*, n° 4.)

343. *Bericht der Niederländischen Kommission über die Folgen des projektirten Suez-Kanales.*
(*Das Preussische Handelsarchiv*, n° 8.)
(Voir n° 87.)

○ ○ ○

344. *The Suez Canal.*
(*The Living Age Littell's*, vol. 64, p. 378.)

345. *The Suez Canal and Egypt.*
(*Fraser's Magazine*. London, vol. 61, p. 134.)

346. J.-W. **Blakesley**. — *Suez Canal and* F. **de Lesseps**.
(*Macmillan's Magazine*. London, vol. 1, p. 407.)

347. *The Suez Canal.*
(*The Civil Engineer and Architect's Journal*. London, pp. 169 et 197.)

348-349. *Opinions sur la première assemblée générale des actionnaires du Canal.*
(1) *The Times*. London, n° des 15, 17 mai ; —
(2) *The Daily News*. London, n° du 17 mai.)
(Traductions dans *Lettres*, etc., par de Lesseps, vol. 3, pp. 358 à 368.)

○ ○ ○

349 *bis*. **Clot-bey** (Dr). — *Percement de l'Isthme de Suez. Discours de réception prononcé à l'Académie de Marseille*, dans sa séance du 5 août 1860.

Marseille, Vial 1860, 13 pp. in-8°, avec portrait de Clot-bey.
[Bibl. H. Boucard. Paris.]

350. *Le Canal de Suez.*

(*L'Illustration*. Paris, n° du 19 mai.)

351. *Suez, port sur la Mer Rouge* (avec 2 gravures représentant le port de Suez et le cimetière européen).

(*Le Tour du Monde*, vol. 2, p. 99.)

352. *Des conséquences de la marée du 8 février à Suez et vers Péluse.*

(*Bulletin de l'Institut Égyptien. Le Caire*, n° 3.)

353. **Boudon** (Raoul). — *L'Isthme de Suez et la question d'Orient. Politique de l'Angleterre et de la Russie. Traité du 15 juillet 1840.*

Paris, Dentu, 1860, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O3 b 246.]

354. **Prétot** (P.-L). — *Reconnaissance de l'Isthme et du Canal de Suez, par le général en chef Bonaparte et établissement des Français sous sa conduite, sur divers points de cette contrée en 1798 et 1799.* 2e édition, avec quelques augmentations.

Paris, Librairie Nouvelle, 1860, 164 pp. in-8°.

355. **Aubert-Roche** (L.-M.). — *Rapport sur l'état sanitaire et médical de l'Isthme de Suez et dépendances.*

(*L'Union médicale*. Paris, vol. 8, pp. 49 et 65.)

356. **Mougel-bey**. — *Rapport sur les travaux du Canal maritime de Suez.*

Paris, Chaix, 1860, broch. de 24 pp. in-8°.

○ ○ ○

357. **Lombardini**. — *Sul regime delle acque del progettado Canale marittimo di Suez e dei laghi amari interposti.*

Torino, 1860, in-8°.
[*Bibl. Ec. Ponts et Chaussées. Paris.*]

358. **Cialdi**. — *Sintesi di fatti per dimostrare come il moto ondoso del mare anziche la corrente littorale e la cagione precipua del protendimento delle spiagge e della ostruzione de porti applicandone il resultamento all' ingresso del bosforo de Suez nella rada di Pelusio.*

Roma, 1860, in-8°.
[*Bibl. Ec. Ponts et Chaussées.*]

1861

359. **Lesseps** (F. de). — *Percement de l'Isthme de Suez. Rapport de la commission hollandaise. Documents.*

Paris, A. Franck, 1861, in-8° avec cartes.

360. **Fernand** (Jacques). — *Le grand Canal Lesseps; le grand Canal oriental de Suez. A Ferdinand de Lesseps.* 3e édition. (Poésie).

Paris, libr. Vanier; et Lyon, Libr. Nouvelle, 1861, 8 pp. in-8°.

○ ○ ○

361. *Stand des Suez Kanalbaues zu Anfang des Jahres* 1861.

(*Petermann's Mittheilungen*. Gotha, p. 173.

○ ○ ○

362. **Ségur** (L. de). — *Le Canal de Suez.*

(*Revue des Deux Mondes*. Paris, 1er oct.)

363. *Le Musée du Caire;* suivi de : les Tableaux du Canal de Suez à vol d'oiseau; par **Viator**.

Marseille, impr. Ve Olive, 1861, 15 pp. in-8°.

364. **Courbon** (Alfred). — *Observations topographiques et médicales recueillies dans un voyage à l'Isthme de Suez, sur le littoral de la Mer Rouge et en Abyssinie.* (*Thèse n° 33.*)

Paris, 1861, in-4° de 74 pp. avec 1 carte.

365. **Bornier** (Henri **de**). — *L'Isthme de Suez* (Poème).

Paris, Dentu, 1861, in-8°.

(Ce poème a remporté le prix proposé par l'Académie Française.)

366-367. *Le Canal de Suez.*

(1) *Monde Illustré*. Paris, n° du 15 juin et
(2) *Illustration*. Paris, n° du 26 janv.)

368. *L'Isthme de Suez* (Vers).

Paris, Dentu, 1861, 15 pp. in-8°.

○ ○ ○

369. *Kanalen ved Suez, med et Tillaeg om nogle aegyptiske Forhold. Med et Kort over Suez-Kanalen og omliggende Terrain.*

Kjobenhavn, Ursin, 1861, in-8°, 34 pp.

○ ○ ○

370. **Calindri**. — *Bolletino dell' Istmo di Suez.*

Torino 1861, stamperia dell' Unione.
(Voir *Petermann's Mittheilungen*. Gotha, p. 284.)

○ ● ○ ● ○

371. *Plan de l'Isthme de Suez.*

Paris, 1861, in-8°.

372. *Carte de l'Isthme de Suez.* Gravée par **Avril**, d'après **Buquet**.

Paris, 1861, impr. Chezaud.
Paris, 1862, impr. Chezaud.

1862

373. *Lettre* à M. **Layard**, sous-secrétaire

d'État au Foreign Office, par Ferd. **de Lesseps.** Paris, le 23 mai 1862.

Paris, impr. de H. Plon, 1862, 16 pp. in-8°. Pièce.

[Bibl. Nat. O³b 247.]

374. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *Conférence sur le Canal de Suez et le sort des ouvriers en Égypte.*

Paris, Guillaumin et Cie, 1862, 31 pp. in-8°.

(Conférence faite à l'Association polytechnique sous la présidence de M. Perdonnet, le 1er juin 1862.)

375. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *Conférences sur les travaux du Canal de Suez et sur l'organisation de la Compagnie, sténographiées* par M. **Sabbatier.**

Paris, 1862, in-8° avec planches.

Se vendaient au Bureau du Journal *l'Isthme de Suez* 3 fr. 50.

○ ○ ○

376. **Reder.** — *Der Suez Canal und seine Gefällverhältnisse.*

(*Zeitschrift des Architekten-und Ingenieur-Vereins für das Kgr. Hannover*, p. 345.)

○ ○ ○

377. **Badger** (Geo. Percy). — *A visit to the Suez Canal Works.*

London, Smith and Elder, 1862, in-8°.

(Voir *Petermann's Mittheilungen*, p. 317.)

○ ○ ○

378. *Poésie arabe sur l'avenir du Canal de Suez pour l'Égypte.*

(*Bulletin de l'Institut Égyptien.* Le Caire, n° 7.)

379. **Aubert-Roche.** — *Rapport sur le service de santé des ouvriers employés aux travaux du Canal maritime de l'Isthme de Suez.*

(*Annales d'hygiène.* Paris, vol. 18, pp. 193 à 216.)

380. *Renseignement sur le régime de la navigation de Suez.*

(*Revue maritime.* Paris, vol. 5, p. 302.)

381. *Le Canal de Suez.*

(*Monde Illustré.* Paris, n° du 15 nov.)

381 *bis.* **Fol** (W.). — *Notice sur l'état actuel des travaux de l'Isthme de Suez. Lue à la classe dans la séance du 1er décembre 1862.*

(*Bulletin de la classe d'industrie et du commerce de la Société des arts de Genève.* Genève, 1862, pp. 1 à 40, avec plans.)

[Bibl. H. Boucard. Paris.]

1863

382. *Ferdinand de Lesseps, promoteur du Canal de Suez* (avec portrait).

(Le *Tour du Monde.* Paris, vol. 8, pp. 5 et suiv.)

383. *Observations de fait sur la note turque* du 6 avril 1863 concernant le Canal de Suez.

Paris, Chaix, 1863.●

384. *Circulaire aux actionnaires du Canal de Suez.* Signée Ferd. **de Lesseps**, le 31 octobre 1863.

Paris, Chaix (1863), 16 pp. in-8°.●

○ ○ ○

385. *Ueber die Ausführung des Suez Kanals.*

(*Zeitschrift des Arch. und Ingen. Ver.* Hanovre, p. 525.)

○ ○ ○

386. **Oliveira** (B.). — *A few observations upon the works of the Isthmus of Suez Canal...* 1863.

London, 1863.

387. **Hawkshaw** (J.). — *Report... on the Suez Canal*, etc.

Westminster, 1863.

(Voir *The Engineer.* London, vol. 16, pp. 60 à 75.)

388. *The Suez Canal.*

(*Hunt's Merchant's Magazine.* New-York, vol. 49, p. 367.)

○ ○ ○

389. 390. *Le Canal de Suez.*

(1) *Monde Illustré.* Paris, n° du 20 juin, et 2) l'*Illustration.* Paris, n° du 20 juin.)

391. **Aubert-Roche.** — *Service de santé. Rapport annuel sur l'état sanitaire des travailleurs du Canal de Suez.* 1862 à 1863.

Paris, Chaix, 1863.

[Bibl. Nation. Td⁸⁴ 429.]

392. *Le Canal de Suez.*

(*Revue Britannique.* Paris, n° de janvier, p. 235.)

393. *Suez, port sur la Mer Rouge.*

(*Revue Britannique*, vol. 8, p. 27.)

394. *L'Isthme et le Canal de Suez* (avec carte et plan de l'Isthme.)

(*Revue Britannique*, vol. 8, pp. 1 à 32.)

395. **Pautet** (anc. sous-préfet). — *L'Isthme de Suez.*

(*Journal des Économistes.* Paris, vol. 40, p. 480.)

396 **Merruau** (Paul). — *Une excursion au Canal de Suez* (1862).

(Le *Tour du Monde.* Paris, 2e vol., pp. 1 à 16.)

397. **Galbert** (Comte **de**). — *Conférence sur les travaux du Canal de Suez, dans la séance générale du Congrès scientifique de France. 29e session à Saint-Etienne.*

Saint-Etienne, 1863, Ve Théolier et Cie, 23 pp. in-8°.

(*Extrait du Procès-verbal de la séance générale, tenue à Saint-Etienne le* 11 *sept.* 1862.)

398. **Vivien de Saint-Martin**. — *Le Nord de l'Afrique dans l'antiquité.*

Paris, 1863.

(Sur les questions de géographie ancienne qu'e souleva l'étude de l'Isthme, voir les pp. 241 et suiv.)

399. **Noirot** (Adolphe). — *L'Isthme de Suez.*

Paris, Dentu, 1863, in-8°.

(Ce travail a paru pour la première fois dans la *Revue du Monde Colonial*, dont A. Noirot était directeur.)

400. *Réponse de* **Jacques Bonhomme**, *actionnaire français du Canal de Suez, à la note anglaise du grand-vizir* **Palmerston**.

(s. l.) 1863, in-8°.

401. **Berchère** (N.). — *Le Désert de Suez. Cinq mois dans l'Isthme.*

Paris, Hetzel et Cie, (1863), 289 pp. in-18 avec carte.

(Voir l'article de **Marcein** dans le *Correspondant* du 25 juin 1863.)

[Bibl. Nat. O3b248.]

402. **Coninck** (Frédéric **de**). — *Le Canal de Suez et le Gouvernement ottoman.*

Le Hâvre, Lemale, 1863, in-8°, avec planches.

403. **Hawkshaw** (J.). — *Rapport sur les travaux du Canal de Suez*, suivi des observations de M. **Voisin**. Documents publiés par M. de Lesseps.

Paris, Plon, 1863, 76 pp. in-8° avec 4 plans.

(M. Hawkshaw était le Président de la Société des Ingénieurs civils de Londres.)

○ ○ ○

404. **Beskow** (Gust.-Eman.). — *Reseminnen fran Egypten, Sinai och Palestina*, 1859-60. Uppl. 3, Med. 15 pl.

Stockholm, 1863, A.-L. Norman, 3 och 431 s.

(Voir n° 524).

○ ● ○ ● ○

405. **Wyld's**. *Official Map of the Suez Canal with inset Maps of English possessions between England and Australia. Coloured sheet.*

London, 1863.

1864

406. **Lesseps** (F. **de**). — *Entretiens sur le Canal de Suez* (Association philotechnique Saint-Denis.)

Paris, Chaix, 1864, in-8°, broch.

407. *Banquet du Canal de Suez*, 11 février 1864. Discours de S. A. I. le prince **Napoléon**, de M. **Dupin** et de M. **de Lesseps**.

Paris, Chaix, 1864, in-8°, 54 pp.

[Bibl. Nat. Lb56 1406.]

408. *Ce qu'ignorait ou non M. Ferdinand* **de Lesseps** *à sa réunion d'actionnaires du 1er mars.*

Paris, les principaux libraires, 1864, in-8°. Pièce de 16 pp.

[Bibl. Nat. O3b250.]

409. *Conférences de la rue de la Paix. Entretiens sur le Canal de Suez*, par Ferd. **de Lesseps**, d'après la sténographie de M. **Sabbatier**.

Paris, imp. de N. Chaix, 1864, in-8°.

[Bibl. Nat. O3b253.]

410. *Conférences au profit des Blessés polonais*, séance du mercredi 2 mars 1864. *L'Isthme de Suez*, par Ferd. **de Lesseps**.

Paris, Didier, 1864, in-8°, pièce.

[Bibl. Nat. O3b252.]

○ ○ ○

411. *Der Süsswasserkanal vom Nil nach Suez.*

(*Petermann's Geogr. Mitth.*, pp. 220 à 222.)

○ ○ ○

412. *The Suez Canal.*

(*Chambers's Edinburgh Journal*, vol. 41, p. 60.)

○ ○ ○

413. *Avenir du Canal de Suez.*

(*Revue Britannique*, n° avril, p. 531.)

414. *Etat de la question du Canal de Suez* (Signé **B. B.**) — Extrait de la *Revue Britannique*, n° de mars 1864, pp. 201 à 210.

Paris, Bureau de la *Revue Britannique*, 1864, in-8°, pièce.

[Bibl. Nat. O3b251.]

415. *Sentence arbitrale relative au Canal de Suez.*

(*Recueil des Traités de la France*, par De Clercq. Paris, vol. 9, p. 108.)

415 *bis*. *Sentence arbitrale de l'Empereur.*

Paris, G. Jousset, Clet et Cie, (s. d.), 21 pp. in-4°.

[Bibl. H. Boucard, Paris.]

416. **Corbin-Mangoux** (Adrien). — *Inauguration des eaux du Nil à Suez.* Conférences de la Société du Berri.

Paris, imp. de N. Chaix, 1864, in-8°, pièce de 15 pp.

[Bibl. Nat. O3b256.]

417. *Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.* (*Contentieux administratif.*) Mémoire à consulter.

Paris, 7 janvier 1864, 50 pp. in-4°.

[Bibl. Charles-Roux.]

418. *Compagnie universelle du Canal maritime de Suez. Consultations et adhésions du barreau de Paris en faveur de la Compagnie, et à l'appui de la*

consultation délibérée par son Conseil judiciaire au mois de février 1864. (Affaire Nouette-Delorme-Denéchaud.)

Paris, Chaix et Cie, 1864, 222 pp. in-4°.

419. **Chevallier** (V.) — *Percement de l'Isthme de Suez. Du mode d'exploitation du Canal de l'Isthme de Suez, avec ou sans écluses.*

Paris, Plon, 1864, in-8°.

420. **Champein** (Stanislas). — *Simple discours sur l'Isthme de Suez.*

Paris, l'auteur, 1864, in-18, 36 pp.
L'auteur était attaché au consulat de France à Alexandrie.)

421. **Sallior** (E.) — *La vérité sur l'Isthme de Suez ;* lettre à MM. les actionnaires de la Société anonyme du percement de l'Isthme de Suez, 1re et 2e édition.

Paris, Dentu, 1864, in-18 de 72 pp.

422. **Masson** (Georges). — *De Suez à Port-Saïd.*

Paris, V. Masson et fils, 1864, in-8°, avec une carte.
[Bibl. Nat. O3 b 254.]

423. **Audouard** (Mme Olympe). — *Le Canal de Suez, chapitre détaché d'un livre sur l'Egypte,* qui paraîtra prochainement.

Paris, Dentu, 1864, in-8°, pièce de 32 pp.
[Bibl. Nat. O3 b 255.]

424. **Testa** (Baron J. de). — *Recueil des traités de la Porte Ottomane avec les puissances étrangères,* depuis le premier traité conclu, en 1536, entre Soleyman et François Ier, jusqu'à nos jours.

Paris, Amyot, 1864-68, 3 tomes (I à III), et Paris, Muzard, 1876 à 1885, 3 tomes (IV à VI).

425. **Fontane** (Mar.). — *Le Canal de Suez.*

(*Revue d'économie chrétienne : Annales de la charité.* Paris, vol. 7, nos 36 et 37.)

426. *Observations pour la Compagnie de Suez* sur le réquisitoire de M. l'avocat impérial par Me **Senard**, avocat, et **Denormandie**, avoué.

Paris, Chaix (s. d.) (1864 ?●

427. **Voisin.** — *Réfutation d'une note concernant une réclamation du Gouvernement égyptien contre la Compagnie* (1864).

428. **Voisin.** — *Réponse à une note de Linant-bey sur la question des terrains.*

(Paris), 5 mai 1864, 16 pp. en autographie.●

429. *Le Canal de Suez.*

(*Monde Illustré.* Paris, nos des 20 février et 6 août.)

430. Compagnie internat. du Canal de Suez. — *Documents sur les questions pendantes* (25 décembre 1863).

Paris, Chaix, 1864.●

431. *Note à consulter sur les questions pendantes entre le Gouvernement égyptien et la Compagnie de Suez.*

(Paris), 15 mars 1864.●

432. *Note à consulter sur le projet de conventions envoyé à Constantinople.*

Paris, Chaix, 1864.●

433. *Le port de Suez.*

(*Tour du Monde*, vol. 9, pp. 1 et suiv.)

434. **Lapeyrère** (J.). — *Organisation du service de santé dans l'Isthme de Suez.*

(*La France médicale.* Paris, vol. 2, pp. 359 à 363.)

435. *Gros-Jean et John Bull, à propos du percement de l'Isthme de Suez,* par **P.-D.,** ancien officier.

Perpignan, impr. Alzine, 1864, 16 pp. in-8°.

436. *Le Canal de Suez, les députés et l'opinion publique en France,* par un actionnaire.

Paris, Dentu (s. d.), 1864, 44 pp. in-8°.
[Bibl. Nat. O3 b 249.]

437. **Favre** (Jules). — Tribunal civil de la Seine. Audience du 15 janvier 1864.

La Compagnie universelle du Canal de Suez contre le Journal « La Semaine financière. »

Alexandrie, 1864, in-4° de 85 pp.
Plaidoirie de Me Jules Favre, avocat de la « Semaine financière ».
[Bibl. Nat. F3, no 4312.]

438. *Nouvelle consultation pour S. A. Ismaïl-Pacha, vice-roi d'Égypte,* délibérée par **Odilon-Barrot, Dufaure** et **J. Favre,** en date du 30 novembre 1863.

Note explicative sur le travail et le salaire des ouvriers égyptiens acquis pour la Compagnie du Canal de Suez. (Affaire Nouette-Delorme-Denéchaud).

Paris, impr. Pillet fils aîné, 1864, in-4°.

439. *Mémoire à consulter sur la consultation de Mes* **Odilon-Barrot, Dufaure** et J. **Favre,** en date du 30 novembre 1863. (Affaire Nouette-Delorme-Denéchaud).

Paris, N. Chaix et Cie, 1864.

440. *Consultation du Conseil Judiciaire pour la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.* (Affaire Nouette-Delorme-Denéchaud.)

Paris, Chaix et Cie, 1864.

441. *Actes et documents consultatifs de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.* (Affaire Nouette-Delorme-Denéchaud.)

Paris, Chaix et Cie, 1864

441 *bis*. *Œuvres de* **Leibnitz**. — Publiées pour la première fois, d'après les manuscrits originaux avec notes et introductions par A. **Foucher de Careil.**

Paris, Firmin-Didot frères, fils et Cie, 1864, plus. vol., (tome 5e, contient : Projet d'expédition d'Egypte, présenté à Louis XIV.)

○ ○ ○

442. — ΒΥΖΑΝΤΙΟΥ, Κ. Κ. Π. — Αἰγυπτιακὰ ἤτοι ἐξιχνιάσεις περὶ γεωγραφίας ἐξ αὐτῶν τῶν ὁρίων τῆς κατωτερας Νουβιας μέχρι τοῦ κατά Συήνην καταράκτον πρώτου, καί ἐκ τουτου αχρι τῆς Μεσογείου θαλάσσης, περι τῶν ἐν ἑκαστη ἀρχαία πωλει παρὰ τὰς δυο ὄχθας τοῦ Νειλου ὑρισταμένων τεραστίων μνημείων και ἄλλων ἔτι θεαμάτων, περὶ ιερογραφῶν, ἐπιγραφῶν θρησκείας καὶ ἱστοριας τῆς τε ἀρχαωτέρας καὶ τής μετὰ Ἀλέξανδρον τὸν μέγαν καὶ καθεξῆς Περικλέους Αἰγυπτωυ συλλεχθέντα φιλολογικῶς, προσθηκαις τε καὶ σημειώμασι πλουτισθέντα καὶ τύποις ἰκδοθένια.

Ἐν Κωνσταντινουπολει, 1864, τυπογς. Κοσμέτου, ἐκ σελ. λβ'-8°.

(Ouvrage cité par Bibliotheca geographico-statistica et œconomico-politica. Gottingen, 1864, p. 607.)

[Bibl. Nat. Q 4731.]

○ ○ ○

443. **Garelli** (Felice). — *La sezione dell' Istmo di Suez e le perforazione delle Alpi italiane*. Considerazioni economico-politiche.

Torino, 1864, impr. Franco.

443 *bis*. **Coppini** (Antonio). — *Il taglio dell'Istmo di Suez*. Attualita fantastica divisa in quattro atti e sei quadri.

Firenze. Grazzini, Giannini e C. 1864, 8 pp. in-16°.

[Bibl. H. Boucard. Paris.]

444. *L'Istmo di Suez*. Ragionamento letto in due tornate nei giorni 7 e 21 agosto 1864 nell' Academia dei Quiriti del socio Monsignore **Luigi de Conti Pila-Carocci** prelato domestico di Sua Santita.

Rome, tipogr. delle Belle Arti, 1864, 110 pp. in-8°, avec une vue panoramique.●

○ ● ○ ● ○

445. *Carte de l'Isthme de Suez*. d'après la triangulation effectuée en 1862 par l'ingénieur **Larousse**.

Paris, 1864, 1 feuille.

1865

446. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *Visites à l'Isthme de Suez en 1855 et en 1865. Conférence faite à Lyon le 12 février* 1865, par F. de Lesseps et sténographiée par M. **A. A.**

Lyon, C. Méra, 1865, in-8°, pièce de 16 pp.
[Bibl. Nat. O3 b 262.]

447. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *Conférence de M. F. de Lesseps à Lyon*, d'après la sténographie de M. **Sabbatier,** sténographe au Corps législatif.

Paris, impr. de N. Chaix, 1865, in-8°.
[Bibl. Nat. O3 b 263.]

Il existe une autre édition d'un tirage différent : Paris, 1865, impr. de N. Chaix, in-8°

○ ○ ○

448. **Gordon** (Lady **Duff**). — *Letters from Egypt*, 1863-65.

London, Macmillan, 1865, XII et 371 pp. in-8°.
London, Macmillan, 3e édition, 1866, XII et 382 pp. in-8°.

449. **Gilman**. (D. C.) — *The Suez Canal in* **1863**.

(*The Nation*. New-York, vol. 1, p. 81.)

450. *The Suez Canal*.

(*The Colburn's New Monthly Magazine* London, vol. 135, p. 1.)

○ ○ ○

451. **Hartmann** (Dr R.). — *Naturgeschichtlich-medicinische Skizze der Nillænder*.

Berlin, 1865, Schultze, VII et 421 pp. in-8°.
[Bibl. Société de Géographie. Paris, D6 719.]

○ ○ ○

452. *Rapport* présenté à MM. les membres de la Chambre de commerce de Montpellier, par MM. les Délégués à la Commission internationale du Canal de l'Isthme de Suez (1er juillet 1865).

Montpellier, imp. de Gras, 1865, in-8°.
[Bibl. Nat. O3 b 271.]

453. **Biche** (N.). — *Canal de Suez. Rapport* présenté à la Chambre de commerce d'Angoulême, par son délégué M. Biche.

Paris, imp. de Gaittet, 1865, pièce gr. in-8°.
[Bibl. Nat. O3 b 273.]

454. **Flachat**. — *Le Canal de Suez*.

(*Le Génie industriel*. Paris, vol. 29, p. 180.)

455. **Vaillant** (L.). — *Recherches sur la faune malacologique de la baie de Suez*.

(*Le Journal de Conchyologie*. Paris, t. 13, p. 109.)

456. **Aubert-Roche** (Dr). — *Rapport sur l'état sanitaire et médical des travailleurs et des établissements du Canal maritime de l'Isthme de Suez*. Du 1er juin 1864 au 1er juin 1865.

Paris, Chaix, 1865, 63 pp. in-8° avec tableau
[Bibl. Nat. Td34 429.]

(Voir n° 403).

457. **Flachat** (E.). — *Mémoire sur les travaux de l'Isthme de Suez*.

Paris, E. Lacroix, 1865, pièce in-8° de 47 pp.
[Bibl. Nat. O3 b 259.]

458. **A. R.** — *Le Canal de Suez, ou le chef-d'œuvre du* XIXe *siècle*. Notice historique, lue par l'auteur à la distribution

des prix des écoles des adultes de Marseille.

Marseille, imp. de J. Clappier, 1865, 15 pp. in-8°.
[Bibl. Nat. O3 b 261.]

459. *La vérité sur le Canal maritime de Suez*, par le *Journal des Travaux publics.*

Paris, Dentu, 1865, in-8°, XII et 160 pp.
[Bibl. Nat. O3 b 268.]

460 à 463. *Mémoire sur les travaux du percement de l'Isthme de Suez*, 15 janv. 1865, (signé : **Poirée**...)

Paris, impr. de C. Lahure, 1865, in-4°.
[Bibl. Nat. O3 b 257.]

Premier supplément au mémoire du 15 janvier 1865 sur les travaux du percement de l'Isthme de Suez, par M. O. Poirée... 9 janvier 1866.

Paris, Dunod (s. d.) in-4° pièce.
[Bibl. Nat. O3 b 258.]

2e *supplément*. — 1866. Paris, Dunod, in-4° pièce.

3e *supplément*. — 1866. Paris, Dunod, in-4° pièce.

4e *supplément*. — 1868. Paris, Dunod, 14 pp. in-4° pièce.

(Voir n° 517.)

464. **Schwab** (Moïse). — *L'Isthme de Suez.*

(*Revue orientale et américaine*. Paris, t. 10, p. 44.)
[Bibl. Nat. O2 360.]

465. **Jaeger** (Charles). — *Le Canal de Suez et la Compagnie de l'Extrême-Orient. Considérations générales sur l'Exploitation des deux Compagnies avec tableaux et atlas...* (juin 1865).

Paris, librairie du *Petit Journal*, 1865, in-8°.
[Bibl. Nat. O3 b 270.]

466. **Badois** (Edmond). — *Etude sur les moyens mécaniques à employer aux travaux du Canal de Suez dans la traversée des lacs Menzaleh et Ballah et description de l'excavateur ou drague à pivot pour les terrassements à sec, construite* par MM. **Frey** fils et A. **Sayn**.

Paris, Noblet et Baudry 1865, 30 pp. in-8°.
(Extrait des *Mémoires de la Société des Ingénieurs civils*, 1864.)

467. **Tissot** (E.). — *Étude géologique de l'Isthme de Suez dans ses rapports avec l'exécution des travaux du Canal maritime.*

Turin, imp. Royale, 1865, 25 pp. in-4° avec 1 carte.
[Bibl. Charles-Roux.]

468. **Stacquez**. — *L'Égypte, la Basse-Nubie et le Sinaï.* Relation d'après les notes tenues pendant le voyage que S. A. R. Mgr le duc de Brabant fit dans ces contrées en 1862 et 1863.

Liège, Grantmont-Donders, 186 , XII et 390 pp. in-8°.
(Ouvrage illustré.)

469. **David** (C.-E.). — *Souvenir d'un voyage dans l'Isthme de Suez et au Caire.*

Paris, Amyot, 1865, in-8°.
[Bibl. Nat. O3 b 264.]

470. *Promenade dans l'Isthme de Suez.*

Paris, imp. de Renou et Maulde, 1865, 11 pp. in-8°.
[Bibl. Nat. O3b 265.]

(Le titre de départ page 3 porte : Extrait du *Journal des Débats*. Promenade dans l'Isthme de Suez par Casimir **Leconte**. Compte rendu par L. **Alloury**.)

471. **Champein** (Stanislas). — *Simple discours sur l'Isthme de Suez.*

Paris, l'auteur, 1865, in-12, pièce.
[Bibl. Nat. O3b 266.]

472. **Vimercati** (César). — *Isthme de Suez, Avenir commercial franco-italien.*

Paris, imp. de Gaittet, 1865. 32 pp. in-8°.
[Bibl. Nat. O3b 260 et O3b 267.]

473. **Vimercati** (César). — *L'Isthme de Suez.*

Paris, impr. Gaittet, 1865, 353 pp. in-8°.

474. **Aubert-Roche**. — *Rapport sur le choléra dans l'Isthme de Suez en juin et juillet* 1865.

Paris, Chaix, 1865, in-8° de 56 pp. avec 2 tableaux.
[Bibl. Nat. Td5 7473.]

475. **Sacré** (Amédée) et **Outrebon** (Louis). — *L'Egypte et Ismaïl-Pacha.*

Paris, 1865, in-8°.
(Cet ouvrage contient une étude sur le Canal de Suez.)

476. **Berteaut** et J. **Roux**. — *Canal maritime de Suez. Rapport sur l'entreprise du percement de l'Isthme de Suez*, adressé à la Chambre de commerce de Marseille par ses délégués MM. Berteaut et J. Roux, lu le 26 mai 1865 par M. S. Berteaut.

Marseille, impr. de J. Bazile, 1865, gr. in-8° pièce.
[Bibl. Nat. O3b 269.]

(Réimprimé dans *Vingt ans de Vie publique* par J. Charles-Roux. Paris, 1892, pp. 389 à 409.)

476 *a*. **Claude**. — *Rapport à la Chambre de commerce du Hâvre.*
(s. l.) (s.d.). [Bibl. H. Boucard. Paris.]

476 *b*. **Autard de Bragard**. — *Note à propos de l'introduction de plantes et d'animaux dans diverses contrées, notamment en Egypte.*
(*Bulletin du Jardin d'Acclimatation*. Paris, 1866 (?), pp. 117 à 125.)

476 *c*. **Fournel** (Henri), insp. général des mines. — *Note inédite sur le Canal des deux mers dans l'antiquité et dans les temps modernes*, (avril 1866.)

(Paris), (1866), 19 pp. autographiées, in-4°.
[Bibl. H. Boucard, Paris.]

476*d*. **Galbert** (Comte **de**). — *Fragment d'un manuscrit intitulé l'Isthme de Suez et le delta d'Égypte.*

Grenoble, Prudhomme, 1866, 13 pp. in-8°.
(Extrait du *Bulletin de l'Académie delphinale.*)

477. **Marquet** (Pierre). — *Chambre de commerce de Limoges. Rapport sur l'entreprise du percement de l'Isthme de Suez.*

Limoges, impr. de Chapoulaud frères, 1865, in-8° pièce.
[Bibl. Nat. O³b 272.]

478. *Visite au Canal de Suez.* Rapport présenté à la Chambre de commerce de Lyon par ses délégués : E. **Duseigneur**, J. **Bonnet**, **Chabrières-Arlès**, dans la séance du 26 juin 1865.

Lyon, Pinier, 1865, 21 pp, et 1 carte.●

479. *Rapport sur le choléra à Ismaïlia* par le Dr Louis **Companyo**, chef du service de santé de la circonscription.

Paris, Chaix et Cie, 1865, 25 pp. in-8°.●

480. **Ducoudray** (Elie). — *Banquet offert aux délégués par le Canal de Suez*, présidé par M. F. **de Lesseps** à Alexandrie.

(s. l.), 1865, pièce de 4 pp.●

481. *Compagnie universelle du Canal maritime de Suez. — Congrès international des délégués du commerce* pour la visite des travaux. Réponses aux questions posées par MM. les délégués.

Alexandrie, 25 avril 1865, 11 pp. in-4°.●

○ ○ ○

482. **Boccardo** (Gerol). et **Patrone** (Cav. Lazzarone). — *Il Canale attraverso l'Istmo di Suez e gli interessi commerciali dell' Italia. Relazioni di un viaggio in Egitto.*

Genova-Firenze, fratelli Pellas, 1865, 50 pp. avec carte. (C'est le rapport des délégués de la Chambre de commerce de Bologne daté des mois de mars et avril 1865.)●

483. **Piattoli** (ingegnere Luigi). — *Dal Mediterraneo el Mare rosso a traverso l'Istmo di Suez.*

Firenze, Galletti, 1865, 42 pp. avec carte. (C'est le rapport du délégué de la Chambre de commerce de Florence daté du 25 mai 1865.)●

484. *Relazioni dei delegati camera di commercio di Genova.* Sui lavori del taglio dell' Istmo di Suez.

Genova-Firenze, fratelli Pellas, 1865, 53 pp.●

485. *Relazione dell Dott. Cav. Angelo Villa* **Pernice** *delegato della camera di commercio di Milano.* Sui lavori del taglio dell' Istmo di Suez.

Milano, Bernardoni, 1865, 69 pp. avec carte.●

486. **Issel** (Arturo). — *Del Canale di Suez. Relazioni presentata alla camera di commercio ed arti di Trapani.*

Genova, tipogr. *Sordo Muti*, 1865, 72 pp. avec carte.●

487. *Rapporto dei delegati della camera di commercio e d'industria di Trieste al Canal di Suez.*

Trieste, tipogr. del Lloyd Austriaco 1865, 16 pp. avec 2 tabl.●

488. **Bey** (Dr). — *Prospetto delle tribu nomadi dell' Istmo di Suez.*

(*Studii scientifici sull' Egitto.* Lucca, vol. 1, pp. 677 et suiv.)

489. **Tabarrini**. — *L'Istmo di Suez.*

(*Atti della R. Academia dei Georgofili.* Firenze, vol. 12.)

490. **Pila-Carocci** (Luigi). — *L'Istmo di Suez. Ragionamento letto in due tornate*, nei giorni 7 e 21, agosto 1864, nell' Accademia dei Quiriti.

Roma, tip. delle Belle Arti, 1865, 100 pp. in-8° avec une carte.

491. **Sapeto** (Gius.). — *L'Italia e il Canale di Suez.*

Genova e Firenze, tip. Pellas, 1 86.

492. **Sorio** (Gius.). — *Viaggio in Egitto. Lettera al Conte Gaetano Chiaricati* (Per le nozze Schio-Marcello).

Rovigo, Minelli, 1865, 43 pp. in-8°.

493. *Sui lavori del taglio dell' Istmo di Suez.* Rapporto e considerazioni lette nelle adunanze della camera di commercio di Venezia.

Venezia, tip. Antonelli, 1865, 52 pp. in-8°.

494. *Sul canale di congiunzione fra il Mare Mediterraneo e il Mar Rosso attraverso l'Istmo di Suez.* Relazione dei respettivi Delegati alle camere di commercio ed arti di Torino, Siena, Chiavenna, Cuneo, Ancona, Bergamo e Bari.

Torino, Unione tip.-editr. 1865.

○ ○ ○

495. СМѢЛЬСКІЙ (А. Э.). — Суэзскій каналъ.

(**Извѣстія Имп. Русскаго Геогр. Общ.** СПБ., 1865, Т. I, стр. 109 до 117.)

○ ● ○ ● ○

496. *Syria and the Isthmus of Suez.*
[Brit. Mus. 48495 (14).]

497. *Plan du Port et du Mouillage de Suez*, levé en 1859 et 1864 par **Larousse**.

Paris, 1865.
[Brit. Mus. London : H. F. Sec. 19 (2211).]

498. *Carte de l'Isthme de Suez*, par **Erhard**, d'après **Larousse**.

Paris, 1865, impr. Monrocq.

499. *Carta idrografica del Mar Rosso* rilevata da R. **Moresby** negli anni 1833-1834, e riveduta nel 1865, riprodotta per ordine del Ministero d'Agricoltura e Commercio nel detto anno colla riduzione delle misure inglesi al sistema metrico decimale, e coll' aggiunta del Canale di Suez e delle coste del Mediterraneo al porto Said.

1866

500. **Scherer** (H.). — *Reise in Egypten. In Briefen an Freunde.*

Frankfurt a. M., Winter, 1866, III et 80 pp. in-8°.

501. **Ebers.** — *Die persisch-ägyptischen Denkmäler auf dem Isthmus von Suez.*

(*Petermann's Mittheilungen.* Gotha, p. 298.)

502. **Tegetthoff** (W. von). — *Der Kanal über den Isthmus von Suez.*

(*Osterreichische Revue*, pp. 88 à 120, avec 1 plan et profils.)

○ ○ ○

503. **Lynch** (Thomas Ker.). — *Visit to the Suez Canal. With ten illustrations.*

London, Day and Son, 1866, 72 pp. in-8°.

504. *Visit to the Suez Canal.*

(*Cornhill Magazine.* London, vol. 13, p. 363.)

505. **Miles** (R. H.). — *Voyage through the Suez Canal.*

(Articles insérés dans *Colburn's New Monthly Magazine.* London, vol. 136, pp. 114 et 486, et vol 137, pp. 114 et 468.)

○ ○ ○

506. *Actes constitutifs de la Compagnie universelle du Canal de Suez.*

Paris, Plon 1866, 147 pp. in-8° avec 4 plans.

507. **Robinet** (Stephan) et J. **Lefort.** — *Analyse de l'eau de la Mer Rouge.*

(Traitée 1) dans les *Comptes rendus de l'Académie des Sciences.* Paris, t. 62, p. 436 à 438; et 2) dans le *Journal de Pharmacie.* Paris, vol. 3, pp. 241 à 246.)

508. *Où en est la canalisation ?*

(*Revue Britannique*, nov. p. 264.)

509. *Contrat du 22 février 1866 pour la construction du Canal de Suez.*

(*Recueil des Traités de la France*, par De Clercq. Paris, vol. 9, p. 479.)

510. *Firman de ratification dudit contrat (19 mars* 1866.)

(*Recueil des Traités de la France*, par De Clercq. Paris, vol. 9, p. 108.)

511. *Chronique économique sur l'Isthme de Suez.*

(*Journal des Économistes.* Paris, vol. 1, p. 360; vol. 3, p. 311 et vol. 4, p. 448.)

512. *Souvenirs d'un voyage en Égypte*, par Mme la comtesse Elisabeth **B*****.

Paris, impr. Claye, 1866, 257 pp. in-8°.

513. *Esquisses de voyages* (1862-1863), *Égypte et Nubie, Palestine et Syrie, Constantinople*, etc., par Mme la marquise **de L.**

Metz, impr. Rousseau-Pallez, 1866, 98 pp. in-8°.

514. **Cialdi** (Al.). — *Les ports-canaux.* Article extrait d'un ouvrage sur le mouvement des ondes, sur les courants de la mer et spécialement sur les courants littoraux, par le commandant Alexandre Cialdi. Traduit de l'italien sous les yeux de l'auteur par un partisan du percement de l'Isthme de Suez.

Rome, impr. des Beaux-Arts, 1866, in-4°.
[Bibl. Nat. V 1436.]

515. **Le Saint** (L.). — *L'Isthme de Suez. Essai de canalisation dans les temps anciens et au moyen âge. Projet de M. de Lesseps. Phases diverses de la question. Travaux accomplis de la Méditerranée à la Mer Rouge.* Avec 1 carte d'après la triangulation opérée par M. **Larousse.**

Paris, Hachette et Cie 1866, in-18.
(Fait partie de la Bibliothèque des Chemins de fer.)
[Bibl. Nat. O3 b 274.]

516. *Société des Régates de l'Isthme de Suez.*

Paris, 1866, in-8°.

517. **Poirée** (A.). — *Deuxième supplément au Mémoire du 15 janv. 1865 sur les travaux du percement de l'Isthme de Suez.* (6 *mars* 1866.)

Paris, Dunod, 1866, 11 pp. in-4°.
(Voir nos 460 à 463.)

518. **Baker** (Sir Sam. **White**). — *The Albert N'Yanza. Basin of the Nile, and explorations of the Nile sources.* With maps and illustrations.

London, 1866.
(Cet ouvrage a été traduit en français par Jus. **Masson** et publié à Paris, 1867, in-8 avec cartes et gravures.)

519. **Lavalley.** — *Extrait du « Compte rendu des travaux de la Société des Ingénieurs civils ».* Séances des 7 et 21 septembre 1866. Communication (et 2e et 3e communications) faites par M. Lavalley... sur les travaux d'exécution du Canal maritime de l'Isthme de Suez.

Paris, imp. de P.-H. Bourdier, 1866-1869, in-8°.
[Bibl. Nat. O3 b 276.]

520. *La Compagnie universelle du Canal maritime de Suez contre :* 1°) Le *Journal des Travaux publics;* 2°) *Le Conseiller*, gazette des chemins de fer; 3°) *La Cor-*

respondance autographiée de M. Denéchaud. — Extrait des articles et notes en réponse.

Paris. A. Chaix et Cie, 1866.

521. *Tribunal civil de la Seine.* — *Le Conseiller*, gazette des chemins de fer, défendeur, contre Compagnie universelle du Canal maritime de Suez. — Mémoire et annexes.

Paris, impr. Schiller, 1866.

522. *Tribunal civil de la Seine.* — Compagnie universelle du Canal maritime de Suez. Appendice sur « le Journal des Travaux publics ».

Paris, impr. A. Chaix, 1866.

523. *Note pour la Compagnie du Canal de Suez, du 26 juillet* 1866.

Paris, impr. Chaix, 1866.

○ ○ ○

524. **Beskow** (Gust. Eman.). — *Reseminnen fran Egypten, Sinai och Palestina.* 1859-1860. Med 15 pl. Uppl. 4.

Stockholm, A. L. Norman, 1866, 431 pp. in-12.

(Voir nº 404.)

○ ● ○ ● ○

525-526. *Carte de l'Isthme (de Suez).* Dressée sous la direction de M. **Voisin**... d'après les opérations de M. **Larousse**... Echelle 1 : 200 000.

(Plan de la Rade de Port-Saïd. Plan d'Ismaïlia. Plan de la Rade de Suez. Coupe géologique du Canal maritime de l'Isthme de Suez.)

Paris, 1866.

[Brit. Mus. 64470 (10).]

Autre édition, Paris, 1869.

[Brit. Mus. 64470 (14).]

527. *Etudes géographiques et géologiques de l'Egypte, de la Péninsule, de l'Arabie Pétrée et de la Palestine* (en 6 feuilles). Gravé par **Avril** frères, d'après **Figari-bey**.

Paris, 1866, impr. chromol. Janson.

1867

528. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *Conférence de M. F. de Lesseps à Nantes sur le Canal maritime de Suez.* Cercle des Beaux-Arts. 8 décembre 1866.

Paris, impr. de A. Chaix et Cie, 1867, in-8º, pièce.

[Bibl. Nat. O3 b 275.]

529. *L'Isthme de Suez : M. de Lesseps à Marseille.*

(*Revue Britannique.* Paris, nº décembre, pp. 508 à 516.)

530. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *Notice sur le Canal de Suez.* (15 novembre 1867.)

Paris, impr. de H. Plon, 1867, in-8º pièce.

[Bibl. Nat. O3 b 285.]

531. **V.** — *M. de Lesseps à Grenoble.*

Grenoble, impr. de Maisonville et fils, 1867, in-8º pièce.

(Extrait de l'*Impartial Dauphinois* du 13 décembre 1867.)

[Bibl. Nat. Ln27 23836.]

○ ○ ○

532. *Stand der Arbeiten am Suezkanal, 1. Juli 1867.*

(*Petermann's Mittheil.* Gotha, p. 394.)

533. *Der Suezkanal.*

(*Wochenblatt des Architekten Vereins zu Berlin.* Berlin, p. 434.)

534. **Fraas** (Oskar). — *Aus dem Orient. Geologische Beobachtungen am Nil, auf der Sinai-Halbinsel und in Syrien.*

Stuttgart, Ebner und Seubert, 1867, in-8º de VIII et 222 pp. avec grav. sur bois et 4 planches.

(Contient une étude sur les transformations géologiques de l'Isthme.)

○ ○ ○

535. 536. *The Suez Canal.*

Inséré dans : 1º *Van Nostr. Eclectic Engineering Magazine.* New-York, vol. 69, p. 597 et — 2º *Hunt's Merchant's Magazine.* New-York, vol. 57, p. 252.)

537. **Fitzgerald** (W. F. **Vesey**). — *The Suez Canal, the Eastearn question and Abyssinia.*

London, Longmans, Green et Cie, 1867, 149 pp. in-8º.●

○ ○ ○

538. *Le Canal de Suez.*

(*L'Illustration.* Paris, nos des 20 juillet, 3 août, 28 sept., 12 oct., 23 nov. et 14 décembre.)

539. *Note du* 17 *sept.* 1867 *relative à un emprunt de* 100 *millions* fait par la Compagnie de Suez pour achever ses travaux.

Paris, Wiksener et Cie, 1867.●

(Voir nº 599.)

540. *Exposition universelle de* 1867. Compagnie du Canal de Suez. Notice sur les modèles, cartes, dessins, etc.

Paris, Thunot, 1867.●

541. *Les capitulations et la réforme judiciaire en Egypte.* Sa nécessité, son urgence.

Paris, Chaix, 1867, 112 pp. in-4º.●

542. *Cour impériale de Paris.* — *La Compagnie universelle du Canal maritime de Suez* contre MM. Nouette-Delorme, directeur général du *Journal des Travaux publics* ; Polard de Chabaud, rédacteur au même journal ; Soulaine, directeur-gérant du *Conseiller, gazette des chemins de fer* — Faits postérieurs au jugement.

Paris, impr. Chaix, 1867.

543. *Cour impériale de Paris. — La Compagnie universelle du Canal maritime de Suez contre le Journal des Travaux publics.* — Documents diplomatiques sur l'Isthme de Suez précédés d'une note introductive. (Extrait du *Livre jaune.*)

Paris, impr. Chaix, 1867.

544. *Cour impériale de Paris. — Affaire de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez,* intimée contre : MM. Nouette Delorme, de Chabaud, Soulain, appelants. Conclusions de Me Aubépin, avocat impérial et jugement de la première chambre du tribunal civil de la Seine en date du 17 août 1866.

Paris, impr. Chaix. 1867.

545. **Godard** (Charles). — *Egypte et Palestine, observations médicales et scientifiques;* avec une préface par Charles **Robin**.

Paris, V. Masson et Cie, 1867, xxxi et 438 pp. et 27 planches in-8º.

546. **Ertborn** (Baron Octave van). — *Souvenirs et impressions de voyage en Orient.*

Anvers, Van Mol-van Loy, 1867, in-8º.
(La couverture porte : Ier volume — Egypte.)

547. **Guimet** (Emile). — *Croquis égyptiens, journal d'un touriste.*

Paris, Hetzel, 1867, 302 pp. in-18.
(*Collection Hetzel.*)

548. **Champollion.** — *Lettres écrites d'Egypte et de Nubie en 1828 et 1829.*

Paris, Didier et Cie, 1867, 403 pp. et 3 planches in-8º.

549. **Robersart** (Comtesse Juliette **de**). — *Orient : Egypte, journal de voyage.*

Paris, Palmé, 1867, 366 pp. in-18.

550. **Guillemin** (J.-Ant.). — *L'Egypte actuelle, son agriculture et le percement de l'Isthme de Suez.*

Paris, Challamel aîné, 1867, in-8º avec 1 pl.
[Bibl. Nat. O3b 102.]

551. **Borel** (P.). — *Conférence faite à l'Athénée le 2 février* 1867 par M. Borel (entreprise Borel, Lavalley et Cie) sur les travaux d'exécution du Canal maritime de Suez.

Paris, impr. de A. Chaix et Cie, 1867, in-8º pièce.
[Bibl. Nat. O3b 277.]

552. **Roussin** (Alfr.). — *L'Isthme de Suez et les travaux du Canal maritime.*

(*Revue des Deux Mondes.* Paris, nº du 15 juillet.)

553. *Canal maritime de Suez.*

(*Nouvelles Annales de la Construction.* Paris, p. 134.)

554. **Ritt** (Olivier.) — *Conférence sur les travaux de percement de l'Isthme de Suez* faite le 10 juillet 1867 à Toulouse par M. Olivier Ritt, chef du Secrétariat de la direction générale des travaux du Canal maritime de Suez.

Toulouse, impr. de Rives et Faget, 1867, 69 pp. in-12.
[Bibl. Nat. O3b 284.]

554 *a.* **Ronchetti** (Alex.). — *L'Égypte et ses progrès sous Ismaïl-Pacha.*

Marseille, A. Arnaud, 1867, 74 pp. in-8º.
[Bibl. H. Boucard. Paris.]

554 *b.* **Baude** (E.). ing. des Ponts et Chaussées. — *Percement de l'Isthme de Suez.*

[*Rapport du jury internat. de l'Exposition univ.* de 1867, pp. 79 à 89).
[Bibl. H. Boucard. Paris.]

554 *c. Reconstruction du canal du Midi complément du Canal de Suez.*

Paris, Guillaumin, 1867, 34 pp. et plan.

555. **Lavalley.** — *Travaux de l'Isthme de Suez.* Communication faite à la Société des Ingénieurs civils.

Paris, impr. A. Chaix, 1867, in-8º.
[Bibl. Nat. O3b 278.]
(Extrait des *Mémoires de la Société des Ingénieurs civils.* Paris, p. 523.)

556. *Documents diplomatiques sur l'Isthme de Suez,* précédés d'une note « introductive ». Extrait du *Livre jaune.*

Paris, impr. Centrale des Chemins de fer, A. Chaix, 1867, in-8º.
[Bibl. Nat. O3b 280.]

557. *Exposition de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.* Catalogues suivis d'une notice sur les travaux et d'annexes explicatives.

Paris, impr. de A. Vallée, 1867, in-8º pièce.
[Bibl. Nat. O3b 281.]

558. *De Paris à Suez.* Courtes notes de voyage.

Paris, P. Dupont, 1867, in-18.
[Bibl. Nat. O3b 282.]

559. **Masson** (Just). — *Découverte de l'Albert Nyanza; nouvelles explorations aux sources du Nil.*

Paris, 1867, in-8º, avec cartes et gravures.
(Cet ouvrage est la traduction du livre anglais de Sir Sam. White Baker paru à Londres en 1866, in-8º. Cette traduction avait paru précédemment dans le journal *Le Tour du Monde.*)

560. **Boehm père** (Auguste-Théodore), imprimeur à Montpellier. — *Six semaines dans l'Isthme de Suez.* Avec un plan du Canal maritime. Port-Saïd, février-mars, 1867.

Montpellier, les principaux libraires ; Marseille, Camoin ; Paris, Dentu, 1867, 63 pp. in-16.
[Bibl. Nat. O3b 283.]

561. **Manville** (Alexandre B. **de**). — *Rapport sur l'état actuel des travaux du Canal de Suez.*

Paris, E. Dentu, 1867, in-8º, pièce.
[Bibl. Nat. O3b 279.]

562. **Galbert** (Le comte **de**). — *D'Athribis à Port-Saïd. Extrait de lettres sur l'Égypte et l'Isthme de Suez.*

Grenoble, Prud'homme, 1867, 107 pp. in-8°.

○ ○ ○

563. **Torelli.** — *Sei paralelli fra il traforo del Moncenisio ed il taglio dell' Istmo di Suez.*

(*Atti del R. Instituto.* Veneto.)

564. **Cialdi** (Al.). - *Sul Porto-Saïdo. Lettera al signor F. de Lesseps, presidente e direttore della Compagnia universale del Canale marittimo di Suez.*

Rome, 1867, in-8°, pièce (textes italien et français.)
[Bibl. de l'École des Ponts et Chaussées.]

565. **Torelli** (Luigi). — *L'Istmo di Suez e l'Italia.*

Milano, tip. della Perseveranza, 1867, 29 pp. avec une carte géographique.

566. **Odescalchi** (Luigi, conte **de Milano**). — *L'Egitto antico e l'Egitto moderno. Opera corredata di carte ed illustrazioni e dedicata a S. A. Ismail Bascia, Viceré d'Egitto.*

Alessandria d'Egitto, 1867; et Milano, G. Brigola, 2 vol. in-8°.

○ ● ○ ● ○

567. *Plan du port et du mouillage de Suez.*

Paris, 1867, n° 2211 du dépôt de la Marine.

1868

568. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *Le Percement de l'Isthme de Suez.* Conférences populaires faites à l'Asile Impérial de Vincennes, sous le patronage de S. M. l'Impératrice.

Paris, L. Hachette, 1868, in-18 avec carte.
[Bibl. Nat. Z. inv. 29953.]

569. *Rapport de la Commission chargée d'examiner les conditions de l'exploitation du Canal à M. Ferd. de Lesseps.* (Affaire des pétroles.)

Paris, Chaix et Cie, 1868.

570. *Lettre* (autographiée) du 31 oct. 1868 à S. E. M. le marquis de Moustiers, ministre des Affaires étrangères, par Ferd. de Lesseps.●

570 *bis*. **Ferragus.** — *Ferdinand de Lesseps* (avec portrait).
Paris, Lahure (s. d.) 1868 (?).
(Extrait de *Nos Contemporains*. Paris, pp. 105 à 112).

○ ○ ○

571. **Schweinfurth.** — *Pflanzengeographische Skizzen des gesammten Nil-Gebietes und der Uferländer des Rothen Meeres.*

(*Petermann's Geograph. Mitth.* Gotha.)

572. *Die Arbeiten am Suezkanal.*

Wieck's Deutsche Gewerbezeitung. Leipzig et Berlin, p. 168.)

573. **Rohlfs** (G.). — *Der Canal von Suez.*

(*Unsere Zeit.* Leipzig, 15e et 16e livraison.)

574. *Die Arbeiten am Suezkanal.*

(*Dingler's Polytechnisches Journal,* vol. 189, p. 424.)

○ ○ ○

575. **Rockwell** (C. H.). — *The Suez Canal in* 1868.

(Une série d'articles relatifs au Canal de Suez, a été publiée par M. Rockwell dans *the Journal of the Franklin Institute.* Philadelphie, vol. 85, pp. 236, 319, 377 et vol. 86, p. 28.)

576. **Grubb** (E. B.). — *What I saw of the Suez Canal.*

(*Lippincott's Magazine.* Philadelphie, vol. 4, p. 404.)

577. *The Suez Canal.*

(*The Engineering.* London, p. 83.)

○ ○ ○

578. **Borel.** — *Conférence sur l'achèvement du Canal de Suez.* Salle du boulevard des Capucines, 16 nov. 1868.

Paris, impr. A. Chaix et Cie, 1868, in-8°.] pièce de 30 pp.
[Bibl. Nat. O³b 296.]

579. **Millié** (J.). — *L'Isthme et le Canal de Suez, son passé, son présent et son avenir.*

Milan, 1868, in-32 de 136 pp.

580. **Cadiat** (V.). — *De la situation des travaux du Canal de Suez en février* 1868.

Paris, impr. de A. Chaix, 1868, in-8° de 43 pp., pièce.
[Bibl. Nat. O³b 286.]

581. **Marteau** (Amédée). — *Le Canal de Suez, sa construction, son exploitation.*

Paris, 1868, in-8° de 47 pp.
(Tirage à part de la *Revue contemporaine* des 15 et 31 mars.)
[Bibl Nat. O³b 287-288.]

582. **Cazalis de Fondouce.** — *Recherches sur la géologie de l'Égypte d'après les travaux les plus récents,* etc.

Montpellier et Paris, 1868.

583. **Pasqua** (Dr). — *Le Suez.*

(*Revue de Paris.* Paris, n° du 15 déc.)

584. **Fontane** (Marius). — *De la marine marchande à propos du percement de l'Isthme de Suez.*

Paris, Guillaumin et Cie, 1868, in-8°.

585. **Baillière** (Henri). — *En Égypte, Alexandrie, Port-Saïd, Suez, le Caire,* journal d'un touriste.

Paris, J.-B. Baillière et fils, 1868, 356 pp. in-8°.
(Tiré à 100 exempl. sur papier vergé et 3 exempl. sur pap. teinté.)

586. **Nouette-Delorme** (A.). — *Le Canal de Suez et l'opinion publique.*

Paris. Cassel, 31 mai 1868, in-8°. Pièce. [Bibl. Nat. O³b 291.]

587. **Morellet, Breton** et l'abbé **Cattin.** — *La vérité actuelle sur le Canal de Suez, excursion dans l'Isthme. L'état des travaux. Leur achèvement.*

Paris, E. Dentu, juin 1868, in-8°. Pièce. [Bibl. Nat. O³b 295.]

588. **Coninck** (Fréd. **de**). — *Exposition maritime internationale du Hâvre. Les actions et obligations de la Compagnie du Canal maritime de Suez.*

Le Hâvre, impr. de A. Lemale, juillet 1868, in-8°. Pièce. [Bibl. Nat. O³b 292.]

589. *Compagnie universelle du Canal maritime de Suez. Procès-verbal des séances tenues par la Commission de navigation.*

Paris, impr. A. Chaix, 1868, in-8°. Pièce. [Bibl. Nat. O³b 293.]
(Le titre de départ. p. 3, porte en plus : Commission chargée d'examiner les conditions de l'exploitation du Canal.)

590. *Compagnie universelle du Canal maritime de Suez. Transit des navires.* Exposé de M. de Lesseps, président, directeur de la Compagnie, à MM. les membres de la Commission chargée d'examiner les conditions de l'exploitation du Canal, au nom du Conseil d'administration et du Comité de direction.

Paris, impr. A. Chaix et Cie, 1868, in-4°. Pièce. [Bibl. Nat. O³b 294.]

591. **Ampère** (J.-J.). — *Voyage en Égypte et en Nubie.*

Paris, Michel Lévy frères et libr. Nouvelle, 1868, xxvii et 583 pp. in-8°.

592. **Saint-Aignan** (L'abbé Laurent). — *La Terre-Sainte, Syrie, Egypte et Isthme de Suez.*

Paris et Grenoble, 1868, in-8° de xii-214 pp., et 4 pl.

593. **Rumeau**, Président de la Commission. — *Rapport de la Commission chargée d'examiner les conditions d'exploitation du Canal,* à M. Ferd. de Lesseps, président-directeur de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.

Paris, impr. de A. Chaix, 1868, in-8°. Pièce. [Bibl. Nat. O³b 290.]

594. Institution des Ingénieurs civils et Constructeurs de navires d'Écosse. [Institution of civil Engineers and Ship-Builders of Scotland.] Séance extraordinaire du 20 mai 1868. — Lecture faite à Glasgow sur la situation des travaux du Canal de Suez et sur l'avenir de l'entreprise, par M. l'ingénieur **Lobnitz.**

Paris, impr. de A. Chaix, 1868, in-8°. Pièce. [Bibl. Nat. O³b 299.]

595. *Transit en 1867.*

(*Revue Britannique.* Paris, n° janv., p. 274.)

596. *Progrès des travaux.*

(*Revue Britannique.* Paris, n° février, p. 549.)

597. *Le duc* **de Saint-Albans** *et le Canal.*

(*Revue Britannique.* Paris, n° avril, p. 537.)

598. *Etat des travaux.*

(*Revue Britannique.* Paris, n° mai, p. 241.)

599. *Emprunt de 100 millions : un million à gagner.*

(*Revue Britannique.* Paris. n° juin, p. 563.)
(Voir n°s 539 et 607.)

599 *a.* **Guiter** (A.), ing. civ. — *Lettres et notices sur l'Isthme de Suez.*

Alexandrie, imp. Nouvelle, 1868, 56 pp. in-8° [Bibl. H. Boucard. Paris.]

599 *b.* **Alexandre.** — *Notice sur le Canal maritime de Suez et la topographie de l'Isthme* à l'appui d'un plan en relief exécuté d'après les documents officiels fournis par Ferd. de Lesseps et admis à l'Exposit. internat. du Hâvre.

Tours, Ladevèze, 1868, 8 pp. in-4°, avec carte.

599 c. **Ritt** (Olivier). — *Étude sur l'opportunité et les moyens de dessécher et de mettre en culture le bassin du lac Menzaleh.*

Alexandrie, imp. Nouvelle, 1868, 83 pp. in-8°, avec carte.

600. *Succès de l'Emprunt.*

(*Revue Britannique.* Paris, n° juillet, p. 209.)

601. *Inauguration du nouveau chemin de fer entre Alexandrie et Suez,* par *Zagazig.*

(*Journal des Économistes.* Paris, vol. 12, p. 154.)

602. *Transit des navires.* Exposé de M. F. **de Lesseps** à la Commission chargée d'examiner les conditions de l'exploitation du Canal.

Paris, Chaix, 1868.

603. **Aubert-Roche** (D^r). — *Rapport sur l'état sanitaire et médical des travailleurs et des établissements du Canal maritime de Suez* (du 1er juin 1867 au 1er juin 1868).

Paris, Chaix, 1868, 48 pp. et tableaux.
(Voir n° 456.)

604. **Egger** (E.). — *L'Égypte moderne et l'Égypte ancienne.* Conférences populaires faites à l'asile de Vincennes.

Paris, Hachette, 1868.

605. *Résumé historique des actes constitutifs de la Compagnie du Canal de Suez.*

Paris, 16 mars 1868, 12 pp. en autographie.●

606. *Procès-verbal des séances tenues par la Commission de navigation.*

Paris, Chaix, 1868.●

607. *Notes du 16 mars 1868, sur les causes de l'augmentation de dépenses qui a nécessité l'emprunt de cent millions.*

Paris, Valeur (r. d'Argenteuil), 1868, 6 pp. in-fol. autographie.●

(Voir n° 599.)

○ ○ ○

608. **Torelli** (Luigi). — *Sesto Paralello fra il progresso dei lavori della galleria del Moncenisio e del Canal di Suez.* Seguito da una dissertazione sulla marina a vela e la marina a vapore. Letto all'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, nell' adunanza 22 novembre 1868.

Venezia, G. Antonelli, 1868, 41 pp., in-8°.●

609. **Torelli.** — *Sesto Paralello fra il progresso dei lavori delle due grandi opere il traforo del Cenisio, ed il taglio dell' Istmo di Suez.* Nota sull' avvenire della navigazione a vela.

(*Atti dell' Instituto Veneto*, Venise, t. 14.)

○ ○ ○

610. Поѣздка къ Суэзскому каналу.

(**Всемірн. Путешественникъ**, 1868, № 41, стр. 641 до 656.)

611. Суэзскій каналъ въ 1868 г.

(**Записки для Чтенія**, Сент. и Окт. 1868, стр. 243 до 252.)

612. Морской каналъ черезъ Суэзскій перешеекъ.

(**Русскій**, 1868, № 111.)

○ ● ○ ● ○

613. **Greisendörfer** (J.), graveur. — *Plan du port et du mouillage de Suez*, d'après **Larousse.**

Paris, impr. Lemercier, 1868.

1869

614. **Merruau** (Paul). — *L'Égypte contemporaine (1840-1857), de Méhemet-Ali à Saïd-Pacha*, précédée d'une lettre de F. de Lesseps.

Nouvelle édition augmentée d'une étude sur l'Isthme de Suez par M. F. **de Lesseps.** Paris, 1869, in-8° de 266 pp.

615. *Le percement de l'Isthme de Suez. Enfantin. M. de Lesseps.* Résumé historique.

Paris. Dentu, 1869, in-8°, pièce de 46 pp. (Voir n° 708.)

[Bibl. Nat. O³b 302.]

616. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *Égypte et Turquie.*

Paris, Plon, 1869, in-8° de 52 pp.

(Un article critique de M. L. **Alloury** a été publié dans le *Journal des Débats* du 24 septembre 1869.)

617. *Ferd. de Lesseps.* (*With portrait.*)

(*Appleton's Journal.* New-York, vol. 2, p. 141.)

618. (**de Leon**). — *Lesseps and the Suez Canal.*

(*Putnam's Monthly Magazine.* New-York, vol. 13, p. 647.)

619. *Lettre adressée par F.* **de Lesseps** *à plusieurs actionnaires*, le 11 déc. 1869.●

620. *Lettre de M. F.* **de Lesseps** *à l'Empereur*, le 17 déc. 1869.●

○ ○ ○

621. **Bader** (H.). — *Ueber den Suez Canal.*

(*Verhandlungen der K. K. geologischen Reichsanstalt.* Wien, pp. 287 à 289.)

622. *Der Suez Canal und seine nächste Zukunft.*

(*Mittheil. der K. K. geograph. Gesellschaft.* Vienne, vol. 12.)

623. *Der handelspolitische Werth des Suez Canals.*

(*Ausland*, n° 31 du 31 juillet.)

624. **Bader.** — *Die Bitterseen des Suez Kanals.*

(*Petermann's Mittheil.* Gotha, p. 471.)

625. 626. **Zenker** (Wilh.). — *Der Suez Canal und seine commercielle Bedeutung, besonders für Deutschland.*

Bremen, 1869, Schünemann, in-8° de 77 pp. Avec une carte. (Extrait de la « *Weser-Zeitung* ».) (Voir *Petermann's Mittheilungen.* Gotha, 1869, p. 395.)

(Une deuxième édition dudit opuscule a été publiée. Bremen, 1870, Schüneman, in-8° de 84 pp., avec une carte.)

627. **Rösler** (Robert). — *Der Isthmus von Suez and das östliche Delta.*

Wien, Geitler, 1869, 57 pp. in-8°.●

○ ○ ○

628. *Isthmus of Suez.*

(Divers articles parus dans *The Illustrat. London News.* London.)

629. **Mac Klean.** — *The Suez Canal project.*

(*Engineering.* London, 1869 (?), vol. 17, pp. 121, 122.)

630. **Brull.** — *The Suez Canal.*
(*Engineering.* London, 1869 (?), vol. 18, pp. 291, 312.)

631. **Lange** (D. A.). — *The Suez Canal.*
(*Journal of the Society of arts.* London, vol. 18, p. 527.)

632. **Clerk** (J.). — *The Suez Canal.*
(*Fortnightly Review.* London, vol. 11, pp. 80 et 206.)

633. **Mitchel** (H.). — *The Coast of Egypt and the Suez Canal* (avec 2 gravures).
(*North American Review.* Boston et New-York, vol. 109, p. 476.)

634. *The Suez Canal.*
(*Blackwood's Magazine.* Edinburgh, vol. 106, p. 730.)
(Voir n° 676).

635.636. **Knighton** (W.). — *The Suez Canal.*
Même article inséré dans : 1) *The Bentley's Miscellany.* London, vol. 62, p. 275; et 2) *The Eclectic Magazine.* New-York, vol. 69, p. 597.

637. **Leon** (T. C. **de**). — *The Suez Canal.*
(*The Land We Love.* Charlotte. N. C., vol. 5, p. 400.)

638. 639. *The Suez Canal.*
Inséré dans : 1) *Saint-James Magazine.* London, vol. 23, p. 807; et 2) *Appleton's Journal.* New-York, vol. 1, suppl.

640. **Leon** (E. **de**). — *The Suez Canal.*
(*Putnam's Monthly Magazine.* New-York, vol. 13, p. 647.)

641. **Fowler** (J.). — *The Suez Canal.*
(*Van Nostrand's Eclectic Engineering Magazine.* New-York, vol. 1, p. 347.)

642. *The Suez Canal.*
(*Leisure Hour.* London, vol. 18, pp. 698, 711.)

643. **Fowler** (M.), ingénieur anglais. — *The Suez Canal.*
(*Times* de février, London.)

644. **Beke** (Ch.-T.). — *Lettres insérées* au journal l'*Athenæum* de Londres, n° du 14 août 1869 et datées du 9 août, relatives au projet qui n'a pas eu de suite, du percement d'un Canal du Nil à la Mer Rouge.

645. *Visions from the Isthmus of Suez.*
(*Once a Week,* vol. 21, p. 490.)

646. **Stoess** (Chevalier **de W.**). — *The Suez maritime Canal. A sketch of the undertaking, from notes, etc. taken during a personnal visit.* Seconde édition.
Liverpool. Webb, Hunt and Ridings, 1869, in-8°.
[Bibl. Nat. O³ b 306.]

647. **Methven** (Captain Robert). — *The Suez Canal with soundings in mid-Channel from sea to sea, one month before the inauguration. A report to the managing directors, Pen and Orientals, n. Company.*
Marseilles, printed by Barlatier-Feissat, 1869, in-8°, pièce de 46 pp. avec une carte.
[Bibl. Nat. O³ b 307.]

648. **Nourse** (J.-E.). — *The maritime Canal of Suez : brief memoir on the entreprise from its earliest date, and comparison of its probable results with those of a ship canal across Darien.* With maps from plates of Suez Canal Company, letters from **Lesseps**, his likeness and autographs.
Washington, Philp and Solomons, 1869, in-8°.
[Bibl. Nat. O³ b 413.]

o o o

649. **Roux** (J. **Charles-**). — *Congrès international du Caire. Inaugaration du Canal de Suez* (nov. 1869).
(Publié dans *Vingt ans de vie publique,* par J. Charles-Roux. Paris, 1892, pp. 410 à 424.)

650. **Desplaces** (E.-E.). — *Le Trafic du Canal maritime de Suez.*
Paris, 1869, in-8° de 16 pp.
(Extrait du journal l'*Isthme de Suez.*)

651. **Coninck** (Frédéric **de**). — *Le Canal de Suez après l'inauguration.* Avec un supplément.
Le Hâvre, Lemale; et Paris, Dentu, 1869, in-8° de 32 pp. pièce.
[Bibl. Nat. O³ b. 315.]

652. **Carrault** (L.). — *Le Canal de Suez. Quadrille pour orchestre.*
Paris, A. Jacquot, 1869.

653. **Bilbaut** (Théoph.). — *Le Canal de Suez et les intérêts internationaux.*
Douai, 1869, in-8° de 36 pp.
(Extrait du journal l'*Industrie du Nord.*)

654. **Rolland** (Léon). — *Suez au* XIX*e siècle.*
Paris, 1869, in-8° de 16 pp.

654 *bis. Le percement de l'Isthme de Suez et l'avenir de Marseille.*
Marseille, imp. J. Barile (s. d.), 1869 (?) 8 pp. in-8°.
[Bibl. H. Boucard. Paris.]

655. **Bernard** (H.). — *Itinéraire pour l'Isthme de Suez et les grandes villes d'Égypte avec une carte.*
Paris, 1869, in-12 de 250 pp.
(Guide écrit en collaboration avec E. Tissot, à l'usage des touristes et des commerçants, en vue de l'inauguration de l'Isthme de Suez, accompagné d'un vocabulaire français-égyptien.)

656. *La politique d'Ismaïl-Pacha et les intérêts de l'Europe dans la question

d'Égypte, avec les principaux traités à l'appui. 2e édition.

Paris, Dentu, 1869, 48 pp. in-8°.

657. **Morel-Fatio** (Ant.-Léon), peintre. — *L'Isthme de Suez* (trois vues). Lithogr. d'après Riou.

Paris, impr. Lemercier, 1869.

658. **Autard de Bragard.** — *Le Canal de Suez.*

(*Revue maritime*, Paris, vol. 26, p. 877.)

659. **Boissay** (Ch.). — *Le Canal de Suez*, historique et description.

(*Journal des Economistes.* Paris, vol. 16, p. 248.)

660. **Silvestre** (Henri). — *L'Isthme de Suez*, 1854 à 1869, avec carte et pièces justificatives.

Paris, Librairie Internationale; et Marseille, impr. Cayer, 1869, in-18 de 367 pp

(L'Auteur prend l'histoire à l'époque des Pharaons, mais il n'y consacre que 28 pp.; le reste est spécial aux travaux du percement de l'Isthme.)

[Bibl. Nat. O 308.]

661. **Le Cordier** (Léon). — *Une goutte d'eau dans le Canal de Suez.*

Paris, Dentu, 1869, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O² b 305.]

662. **Loredan** (Pierre). — *Le Canal de Suez et son avenir.*

Paris, Castel, 1869, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O² b 316.]

663. **Deharme** (Ernest). — *Le Canal maritime de Suez. Projets, travaux.*

Paris, Librairie Internationale, 1869, grand in-8° avec planches.

664. **Fontane** (Marius) et **Riou**. — *Le Canal maritime de Suez illustré. Histoire du Canal et des travaux. Itinéraire de l'Isthme.*

Paris, 1869, gr. in-8° de 191 pp. avec nombreuses gravures.

(Se trouve aux bureaux du journal l'*Illustration.*)

[Bibl. Nat. O² b 310.]

665. **Ritt** (Olivier). — *Histoire de l'Isthme de Suez.* 1re et 2e édition.

Paris, Hachette et Cie, 1869, in-8° de xvi-437 pp., 5 plans, 1 tableau et 1 portrait de M. de Lesseps.

(Voir *Revue Britannique*. Paris, n° d'octobre, p. 575.)

(Ouvrage bien exécuté. L'introduction offre un aperçu historique de l'Isthme de l'an 1800 avant J.-C. jusqu'à l'an 800 après J.-C.; époque des essais de canaux dus à Nécos, à Darius, aux Ptolémées, à Trajan et aux Arabes; puis de l'an 800 à l'an 1854, époque pendant laquelle ce passage fut abandonné. L'on sait que l'idée du Canal fut reprise lors de l'expédition d'Egypte; mais il ne lui fut pas donné suite.

Cet ouvrage est en partie la reproduction des lettres adressées par l'auteur à son frère; écrites sur les lieux au jour le jour, ces lettres reflètent, naturellement, les impressions du moment.)

M. Ritt était chef du secrétariat de la direction générale des travaux du Canal de Suez.

(Voir n° 554.)

[Bibl. Nat. O² b 309.]

666. **Coninck** (Frédéric **de**). — *Le Canal de Suez après l'inauguration.*

Le Hâvre, Lemale 1869, in-8° avec 1 pl.

(Voir *Revue Britannique*. 1869, n° nov., p. 288.)

667. **Coninck** (Frédéric **de**). — *Les actions et obligations du Canal maritime de Suez.*

Le Hâvre, Lemale, 1869, in-8°.

668. **Le Prévost** (Marc). — *Tout Paris à Suez.* Fantaisie égyptienne en 1 acte et 2 tableaux.

Paris, Dentu, 1869, in-12 de 60 pp.

(La 1re représentation de cette pièce a eu lieu le 15 octobre 1869 au théâtre Déjazet.)

669. **Fabre** (Et.). — *Le Canal de Suez.*

(*Revue Contemporaine*. Paris, n° de novembre.)

670. *Progrès des travaux.*

(*Revue Britannique*. Paris, n° de mars, p. 274.)

671. *Le Canal ne manque pas de ressources.*

(*Revue Britannique*. Paris, n° de juillet, p. 253.)

672. *Ouverture du Canal.*

(*Revue Britannique*. Paris, n° d'août, p. 501 et sept. p. 284.)

673. *Trente millions de délégations.*

(*Revue Britannique*. Paris, n° d'août, p. 513.)

674. *Inauguration du Canal. Le roi Darius et l'Isthme. Une carte anglaise du Canal. Une nouvelle pierre de Rosette.*

(*Revue Britannique*. Paris, n° de nov., p. 259.)

675. *Les actionnaires se réjouissent; fêtes de l'inauguration.*

(*Revue Britannique*. Paris, n° de nov., pp. 273 et 279.)

676. *Le Canal et le « Blackwood Magazine »; recettes assurées.*

(*Revue Britannique*. Paris, n° de déc., pp. 524 et 549.)

(Voir n° 634.)

677. *Guide pour une excursion dans l'Egypte ancienne et moderne et au Canal de Suez.*

Paris, 1869, in-18 de III-111 pp. et 4 cartes.

678. **Fontane** (Marius). — *De la marine marchande à propos du percement de l'Isthme de Suez.*

2e édition augmentée d'une carte générale du Canal de Suez, des plans de Port-Saïd, Ismaïlia et Suez.

Paris, Guillaumin et Cie, 1869, in-12 de 331 pp.

679. **Millié** (J.). — *L'Isthme et le Canal de Suez, son passé, son présent et son avenir.*

Milan, 1869, 150 pp.

680. **Bellet** (Paul). — *Le Canal de Suez et le Canal maritime du Midi.* (Bordeaux à Toulouse et à Cette.)

Toulouse, 1869, in-8° de 32 pp.

681. **Leal** (Ch.). — *Notes rapides sur l'Égypte et l'Isthme de Suez.*

Port-Louis (Ile-Maurice), *Impr. de la Sentinelle.* 11 octobre 1869, 15 pp. n. ch. ●

682. *Rapport au Conseil d'administration de la Compagnie universelle du Canal de Suez* par M. le marquis **de Raigecourt** et le marquis **de Mirabeau**, *sur leur mission en Égypte*, (27 janvier 1869).●

683. *Intérêts français dans le percement de l'Isthme de Suez.*

(*La Houille.* Paris, n° du 10 février.)

684. **Libermann** (Eugène). — *Canal de Suez. Stances* à S. A. le Vice-Roi.

Paris, Bonaventure, 1869, 2 pp. in-8°.●

685. *Inauguration du Canal de Suez.* (Ode)

Perpignan, Tastu, 1869.●

686. **Aubert-Roche** (Dr). — *Rapport sur l'état sanitaire et médical des travailleurs et des établissements du Canal de Suez*, (du 1er juin 1868 au 1er juin 1869).

Paris, Chaix, 1869, 41 pp. avec tableau.
(Voir n° 603.)

687. *Le Canal de Suez.*

(*Monde Illustré.* Paris, n° du 20 août.)

688. **Witebski** (L.). — *Le Canal de Suez.*

(*Revue Générale.* Paris, n° de décembre.)

689. **Calonne** (A. **de**). — *L'inauguration du Canal de Suez.*

(*Revue Contemporaine.* Paris, n° du 31 octobre.)

690. **Figuier** (Louis). — *Histoire et description des travaux du Canal de Suez.*

(*La Presse* de Paris des 7 et 8 décembre.)

691. **Fouquier** (A.). — *Hors de Paris. Canal de Suez. Le Caire, Jérusalem, Damas.*

Paris, Legras, 1869, 420 pp. in-18.
(Tiré d'après les uns à 100 exemplaires, d'après d'autres à 300 exemplaires.)

[Bibl. Nat. O3b 297.]

692. **Delafosse** (Jules). — *Un mot aux actionnaires du Canal de Suez.*

Paris, tous les libraires (1869), in-8°, pièce.

(L'auteur était chef de section aux Messageries impériales maritimes.)

[Bibl. Nat. O3b 298.]

693. **Bilbaut** (Théophile). — *L'Isthme de Suez et les intérêts internationaux.*

Douai. Crépin, 1869, in-8° pièce.

(Extrait du journal l'*Industrie du Nord et du Pas-de-Calais.*)

[Bibl. Nat. O3b 299.]

694. **Testot** (Louis). — *Le Canal de Suez, son passé, son présent, son avenir.*

(Extrait du *Correspondant* du 10 nov. 1869).
[Bibl. Nat. O3b 300.]

695. **Berteaut** (Sébastien). — *Isthme de Suez. Ses chantiers, son avenir.*

Marseille, imprimerie de Bazile, 1869, in-8°, pièce.

[Bibl. Nat. O3b 301.

696. **Desplaces** (Ernest). — *Le trafic probable du Canal maritime de Suez.*

Paris, Chaix et Cie, 1869, in-8° pièce.
(Extrait du journal l'*Isthme de Suez.*)
[Bibl. Nat. O3b 317.]

697. **Suckau** (Henri **de**). — *Les grandes voies du progrès. Suez et Honduras.*

Paris, Librairie Internationale, 1869, in-8°, avec cartes.
(Voir *Revue Britannique*, 1869, n° de sept., p. 201.)

[Bibl. Nat. O3 b 318.]

698. *Intérêts français dans le percement de l'Isthme de Suez.*

Paris, impr. de Poitevin, (1869), in-4°, pièce.
[Bibl. Nat. O3 b 319.]

699. **Daleng** (Charles). — *L'Europe et l'Isthme de Suez.*

Paris, Lachaud, 1869, in-8° de 103 pp.
[Bibl. Nat. O3 b 320.]

(M. Daleng était rédacteur de l'*Union nationale de Montpellier.*)

700. **Aufreville** (Dr). — *Voyage d'agrément à Suez dans la Basse-Égypte, à l'occasion des fêtes d'inauguration du Canal maritime.*

Paris, impr. de Dubuisson, 1869, in-4°, pièce.

[Bibl. Nat. O3 b 314.]

701. *Guide pour une excursion dans l'Égypte ancienne, moderne et au Canal de Suez.*

Paris. Lanée, 8, rue de la Paix, 1869, in-8°.
[Bibl. Nat. O3 a 78.]

701 *a. L'empire ottoman et le Canal de Suez.*

Paris, Dentu., 1869, 62 pp. in-8°.
[Bibl. H. Boucard. Paris.]

701 *b. Discours prononcé par Monseigneur Bauër, protonotaire apostolique à la bénédiction du Canal maritime univer-*

sel de Suez, à Port-Saïd, le 16 novembre 1869.

Le Caire, Delbos-Demouret, 1869, 12 pp. in-8°.

[Bibl. H. Boucard. Paris.]

701 c. **Nicoullaud** (Auguste). — *Inauguration du Canal maritime de l'Isthme de Suez.*

Alexandrie, imprim. du journal *Le Nil,* 1869, 80 pp. in-16° et tableau.

[Bibl. H. Boucard. Paris.]

702. *Voyage d'agrément à Suez et dans la Basse-Egypte à l'occasion des fêtes de l'inauguration du Canal maritime.*

(Guide publié par l'*Office Indo-Américain,* 1, rue Auber, Paris.)

Paris, impr. de Dubuisson, 1869, in-fol. pièce.

[Bibl. nat. O² b 312.]

703. *Inauguration du Canal de Suez. Voyage des Souverains.* Texte par G. **Nicole**; aquarelles d'après nature et portraits par **Riou**, peintre de Son Altesse le Khédive. Lithographié par E. **Cicéri**.

Suivi de : Voyage pittoresque à travers l'Isthme de Suez, par Marius Fontane.

Paris, P. Dupont, 1869, gr. in-fol.

[Bibl. Nat. *Réserve* O² b 487.]

704. **Steiner** (Ch.). — *Inauguration du Canal de Suez.* Lettres publiées dans le *Journal de Colmar.*

Colmar, impr. de C. Decker, 1869, in-8° pièce. Tirage à part.

[Bibl. Nat. O² b 313.]

705. « *Le Touareg.* » *Voyages en Sicile, à Suez et ailleurs,* par J. **Charles-Roux** et Henri **de Montricher**, illustré par Georges **Duseigneur** (daté du 25 octobre 1869).

(Autographié à Marseille, et tiré à 50 exemplaires.)

[Bibl. Charles-Roux.]

706. **Donnat** (Léon). — *Un congrès commercial à l'ouverture du Canal maritime de Suez.*

(s. l.), (s. d.), pièce in-8°.

[Bibl. Nat. Vp. inv. 18710.]

707. **Bernard** (H.) et E. **Tissot**. — *Itinéraire pour l'Isthme de Suez et les grandes villes d'Egypte.* Navigation, chemins de fer, hôtels, monuments et lieux célèbres, calendrier, poids et mesures, vocabulaire français-égyptien, etc. avec une carte.

Paris, Maisonneuve, 1869, in-18.

[Bibl. Nat. O² b 311.]

708. *Lettre d'envoi d'une brochure intitulée* : « Le Percement de l'Isthme de Suez. Enfantin, M. de Lesseps »; commençant par ces mots : Monsieur, les exécuteurs testamentaires d'Enfantin ont l'honneur de vous adresser une brochure intitulée...

Paris, impr. de Dubuisson, 1869, in-4°, pièce.

[Bibl. Nat. O² b 303.]

709. **Lecointre**, ingénieur en chef des forges et chantiers de la Méditerranée. — *Du passage de la Mer Rouge par les Hébreux.*

Paris, imp. Goupy, 1869, in-8°, pièce.

[Bibl. Nat. O² b 304.]

(Extrait des « *Etudes religieuses, historiques et littéraires* ».)

○ ○ ○

710. **Stoess** (W. **de**). — *Het Suez-Kanaal. Vrij vert. uit het Eng. door F. Fokkens. Met beschouwing over eene geregelde stoomvaart tusschen Nederland en Java langs dezen nieuwen waterweg. Benevens een Kort overzicht van de voordeelen die dit zoowel voorden handel als den staat opleveren kan.*

Rotterdam, P. M. Bazendijk, 1869, in-8° de 63 pp.

711. **Karnebeek** (Th.-H.-P. Van). — *Grains de sable de l'Isthme de Suez.*

(*Die Gids,* avril.)

○ ○ ○

712. *Lettere sull'Istmo di Suez,* par **Baruffi, Audisio, Gioia,** comte **de Galbert, Negrelli**.

Torino, Veco, 1869, 19 pp. in-8°. ●

713. *Pella Inauguratione del Canale di Suez. Liriche del Cav.* **Francescantonio de Marchi.**

Cairo, journal *Wadi-el-Nil,* 1869, 68 pp. in-8°. ●

714. **Boccardo** (Gerolamo). — *Il bosforo di Suez in relazione col commercio del mondo e segnatamente col commercio dell'Italian.*

Forli (Emilia), Febo Gherardi 1869, 19 pp. in-8°. ●

715. **Torelli** (Luigi). — *Settimo Paralello fra il progresso dei lavori della galleria del Moncenisio e del Canal di Suez.* Seguito da brev scritto che hanno per titolo : « le ultime scaramuccie contro il Canal di Suez ed i primi provvedimenti per regolare il transito da un mare all'altro ». Letto all' Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti nell' adunanza di genajo 1869.

Venezia, G. Antonelli, 1869, 31 pp. in-8°.

(Voir n° 608.)

716. **Torelli** (Luigi). — *Nono Paralello fra il progresso dei lavori della galleria del Moncenisio e del Canal di Suez.* Seguito da due scritti che hanno per titolo : « Paragone fra la vela ed il vapore dal lato della sicurezza ed i pirati nel mare della China ». Letto all'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti nell' adunanza 8 agosto 1869.

Venezia, G. Antonelli, 1869, 46 pp. in-8°. ●

717. **Cialdi.** — *Le digue di Porto-Saido ed il loro insabbiamento sino al giorno delle solenne apertura del Bosforo di Suez.*
Rome, 1869, in-8° pièce.
[Bibl. de l'Ec. des Ponts et Chaussées.]

718. *Le Piantagoni al Canale dell'Istmo di Suez. Osservazioni del Socio prof.* **Caruel.**
(*Bolletino della Società geografica italiana.* Firenze, fasc. 2, pp. 225 à 229.)
[Bibl. Société Géographie. Paris K 41.]

718 *bis.* **Regaldi** (G.). — *L'oriente antico e il bosforo di Suez.* (Avec une poésie à F. de Lesseps.). Memorie di G. Regaldi.
Napoli, frat. de Angelis, 1869, 23 pp. in-8°.
[Bibl. H. Boucard. Paris.]

719. *Informazioni statistiche sul commercio di Suez e del Mar Rosso,* del Socio **Lambertenghi**, console a Suez (da una lettera diretta al comm. Cristoforo Negri).
(*Bolletino della Soc. Geogr. ital.* Firenze, pp. 346.)
[Bibl. Société Géographie, Paris K 41.]

720. **Correnti** (Cesare). — *Sull'Istmo di Suez e sul commercio orientale.* Memoria bibliografica.
(*Bolletino della Società geografica.* Firenze, fasc. 3, pp. 489 à 498.)

721. *La questione commerciale d'Oriente, l'Italia e il Canale di Suez.*
Cenni e considerazioni per cura dell' avv. Pier Luigi **Barzellotti**, segretario della Camera di Commercio di Firenze, e membro della Società geografica Italiana.
Firenze, tipografia Eredi Botta, Giugno 1869.

722. *Il commercio indo-europeo e la marina mercantile italiana a vela e a vapore.* Articoli di Jacopo **Virgilio.**
Genova, tipografia Sociale, 1869, vol. de 231 pp.
(Voir *Larousse.* Encyclopédie, vol. 14, p. **1212.**)

o o o

723. Историческій очеркъ канализаціи и вообще путей сообщенія Египта до открытія Суэзскаго канала.
(**Новороссійскія Вѣдомости**, 1869, N° 72)

724. М. — Открытіе Суэзскаго канала.
(**Русскій Инвалидъ**, 1869, N° N° 139, 147, 150 и 152.)

725. Объ открытіи Суэзскаго канала (передовая статья).
(**С.-Петерб. Вѣдомости**, 1869, N° 245.)

726. По поводу открытія Суэзскаго канала (перед. ст.).
(**С.-Петерб. Вѣдомости**, 1869, N° 311.)

727. Отъ Петербурга до Суэза.
(**С.-Петерб. Вѣдомости**, 1869, N° N° 319, 327, 328 и 335.)

728. Суэзскій каналъ.
(**Новороссійскій Телеграфъ**, 1869. N° 236.

729. Суэзскій каналъ и желѣзнодорожное дѣло на Кавказѣ.
(**Новороссійскій Телеграфъ**, 1869, N° 249.)

730. Б... — Плаваніе по Суэзскому каналу (дневникъ туриста).
(**Новороссійск. Вѣдомости**, 1869, N° 45 до 48.)

731. ГЛУШИНСКАГО (I. II.) письмо изъ Капра (объ открытіи Суэзскаго канала).
(**Журналъ Путей Сообщенія**, 1869, N° 6, стр. 5 до 28.)

732. Открытіе Суэзскаго канала (перед. ст.).
(**Московскія Вѣдомости**, 1869, N° N° 230 и 241)

733. Геологическій и историческій очеркъ Суэзскаго перешейка и каналовъ Египта въ древности.
(**Новороссійск. Вѣдомости**, 1869 N° N° 51, 54, 59 и 64.)

734. Суэзскій каналъ въ нынѣшнемъ его состояніи.
(**Новороссійск. Вѣдомости**, 1869, N° 69.)

735. Щ. (П.) — Изъ Суэза.
(**Московскія Вѣдомости**, 1869, N° 261.)

736. Щ. (П.) — Съ пути въ Суэзъ.
(**Московскія Вѣдомости**, 1869. N° N° 243, 251 до 253; 256 до 258; 260, 263 до 265; 267 и 270.)

737. Х. — Торжество открытія Суэзкаго канала.
(**Одесскій Вѣстникъ**, 1869, N° 264 и 271.)

738. СОЛЛОГУБЪ (Графъ В.). — Поѣздка на Суэзъ.
(**Вѣсть**, 1869, N° N° 303, 316, 317, 322, 323, 329 и 338.)

739. Значеніе Суэзскаго канала (перед. ст).
(**Голосъ**, 1869, N° 320.)

740. Плаваніе по Суэзскому каналу.
(**Сѣв. Пчела**, 1869, N° N° 36 и 39)

741. Послѣднее слово о Суэзскомъ каналѣ.
(**Сѣв. Пчела**, 1869, N° 49.)

742. Суэзскій каналъ (Histoire de l'Isthme de Suez par Olivier RITT, 1869). Статья Л. А—ВА.
(**Вѣстникъ Европы**, 1869, N° 12, Т. 6, стр. 784 до 831.)
(Voir N° 665.)

743. Политическое значеніе Суэзскаго канала. (Перед. ст.).

(**Вѣсть**, 1869, № 314.)

744. Суэзскій каналъ.

(**Биржевыя Вѣдомости**, 1869, №№ 305, 307 и 309.)

745. Суэзскій каналъ.

(**Всемірная Иллюстрація**, 1869, №№ 45 47, 50 и 52.)

746. Письма изъ Египта.—Статья W. A. P.

(**Одесскій Вѣстникъ**, 1869, № 252.)

747. Египетъ какъ транзитный путь между Европой и Дальнимъ Востокомъ.

(**Новороссійскія Вѣдомости**, 1869, № 68.)

748. ПАШКОВЪ. — Письма изъ Египта.

(**Новороссійскій Телеграфъ**, 1869, №№ 70, 72, 74, 78, 87 и 93.)

749. Открытіе Суэзскаго канала.

(**Голосъ**, 1869, №№ 321, 328, 331, 333, 340, 343 и 352.)

750. РЕКЛЮ. (Эл). — Открытіе Суэзскаго канала.

(**Дѣло**, 1869, № 12, стр. 1 до 20.)

○ ● ○ ● ○

751. **Johnston's**. *Map of the Suez Canal, Lower Egypt and Palestine.*
Accompanied by Sections and Plans of the Mediterranean Entrance to the Canal (and of) the Mouth of the Canal in the Red Sea. (With a Map showing) the position of the Suez Canal relatively to Britain and India (and two maps on the same scale as the Map of the Canal). N° 1, Part of North Holland to show the Nord Holland Ship Canal and the Nord Sea Canal. N° 2, Part of England... showing the Railways and Canals.
Edinburgh and London (1869?)
[Brit. Mus. 64470 (11).]

752. **Wyld's**. *Official Map of the Suez Maritime Canal. Port Saïd.* Ismaïlia. S. Bay. (With) Section of the Isthmus of Suez Maritime Canal.
London, 1869.
[Brit. Mus. 64470 (13).]

753. *Canal de l'Isthme de Suez.*
Paris (1869?) Lanée.
[Brit. Mus. 64470 (15).]

754. *Carte de la Basse-Égypte et du Canal maritime de Suez.*
Paris (?) 1869.
[Brit. Mus. 64390 (10).]

755. *Canal Maritime de Suez*, d'après les plans de la Compagnie, avec l'autorisation de M. de Lesseps.
Paris (1869?) E. Bulla.
[Brit. Mus. 64470 (17).]

756. *Vue panoramique de l'Isthme de Suez et tracé direct du Canal des Deux Mers*
Paris (1869?), P. Brunet.
[Brit. Mus. 64470 (16).]

757. **Erhard-Schièble**. — *Carte du Canal de l'Isthme de Suez.*
Paris, 1869.

1870

758. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *Résumé de l'histoire du Canal de Suez,* reproduit d'après une conférence sténographiée, faite à Paris, au nom de la Société des gens de lettres. (Séance du 10 avril 1870.)
Paris, 1870.

759. **Lesseps** (Charles **de**). — *Compagnie universelle du Canal maritime de Suez. Rapport à la Commission d'enquête sur la perception du droit de passage des navires traversant le Canal.*
Paris, imp. A. Chaix, 1870, in-8°.
[Bibl. Nat. O³b 332.]

○ ○ ○

760. **Stephan**. — *Der Suez Kanal und seine Eröffnung.*
(*Unsere Zeit...*; — Voir aussi *Petermann's Mittheilungen*, Gotha, 1871, p. 236.)

761. **Brenner** *über den Suez Kanal.*
(*Petermann's Mittheil.* Gotha, p. 162.)

○ ○ ○

762. *The Suez Canal and Egypt.*
(*London Quarterly Review*. London, vol. 33, p. 441.)

763. **Eclaire** (E.). — *The Suez Canal and Upper Egypt.*
(*Gentleman's Magazine*. London, vol. 4 p. 327.)

764. **Arrow** (Sir F.).—*The Suez Canal. Influence on trade with India.*
(*Van Nostrand's Eclectic Engineering Magazine*. New-York, vol. 3, p. 53.)

765. **Reclus** (E.). — *Opening of the Suez Canal.*
(*Putnam's Monthly Magazine*. New-York, vol. 15, p. 328.)

766 à 768. **Eaton** (F.-A.) — *The Suez Canal.*
(Même article inséré en même temps dans : 1) *The Macmillan's Magazine*. London, vol. 21, p. 82; — 2) *The Eclectic Magazine*. New-York, vol. 74, p. 57; et — 3) *The New Eclectic*. Baltimore, vol. 6, p. 64.)

769. *The Suez Canal.*
(*Blackwood's Magazine*. Edinburgh, vol. 107, pp. 85 et 356.)

770. **Logan** (T.). — *The Suez Canal.*
(*The Nature.* London, vol. 1, pp. 24 et 81.)

771-772. *The Suez Canal.*
(Inséré dans : 1) *The Chamber's Edinburgh Journal.* Edinburgh, vol. 47, p. 209; — 2) *Saint Paul's Magazine.* London, vol. 5, p. 454.)

773. **Nourse** (J.-E.). — *The Maritime Canal of Suez* : Brief memoir of the entreprise from its earliest date, and comparaison of its probable results with those of a ship Canal across Darien.
Washington, 1870, broch. in-8° de 57 pp. [Bibl. Société de Géographie de Paris, D6/136 et C6/198.]

774. *Report on the Maritime Canal connecting the Mediterranean at Port-Saïd with Red Sea at Suez.* February, 1870.
London, Eyre et W. Spottiswoode, 1870, 16 pp. et cartes in-fol.
(Par le Lieut.-Col. **Clarke** R. E. et le Captain **Richards** R. N., avec plan de Suez et 36 planches.)
(Voir n° 786.)

775-776. — *The Suez Canal.*
(Inséré dans : 1) *The Old and New.* Boston, vol. 1, p. 238; — 2) *De Bow's Commercial Review.* New Orleans, vol. 8 (nouv. série), p. 182.)

777. **Blake** (J.-V.). — *The Suez Canal.*
(*Radical.* Boston, vol. 7, p. 210.)

778. **Dodd** (G.). — *The Suez Canal.*
(*British Almanac Companion.* London, vol. 70, p. 105.)

779-780. **M'Andrew. (Rob).** — *Report on the Testaceous Mollusca obtained during a dredging-excursion in the Gulf of Suez in the months of February and March* 1869.
(Imprimé dans : 1) *Ann. and Mag. of nat. history,* série 4, vol. 6, pp. 425 à 450; — 2) *Brit. Assoc. Rep.,* vol. 40, pp. 120-121.)

781. **Bateman** (John-Frederick). — *Some account of the Suez Canal.*
(*Proceedings of the Royal Society.* London, vol. 18, pp. 132 à 144.)

782. *The French in Algeria and Egypt by a* **Western Arab**.
London, Rates, Hendy et C°, 1870, 64 pp. in-8°.●

783. **Spratt** (Capt.). — *On the Evidences of the rapid silting in progress at Port-Saïd.*
London, Taylon et Francis, 1870, 24 pp. in-8° avec 2 cartes.●

784. *My Trip to the Suez Canal and back to London* (a letter).
London, 1870, in-8°.

785. *Sailing Directions for the Suez Canal and its entrances at Port-Saïd and Suez with short notes on the Gulf of Suez.* Jubal Strait, etc., etc.
London, 1870, in-8°.

786. **Richards** and **Clarke**. — *Report on the Suez Canal.*
(Inséré dans *Proceed. of Royal Geogr. Soc.* London, vol. 14, pp. 259 à 273, et traduit en français dans la *Revue maritime et coloniale.* Paris, n°s oct. à déc., pp. 199 à 227, sous le titre : Rapport sur le Canal maritime joignant la Méditerranée à Port-Saïd avec la Mer Rouge par MM. Richard et Clarke.)
(Voir n°s 774.)

○ ○ ○

787. **Angelet** (D. José). — *A la inmortal obra de la apertura del Istmo de Suez y a su inmortal autor D. Fernando de Lesseps* (Poésie).
Havana, « Il Iris », 1870, 42 pp. in-8°.●

○ ○ ○

788. *Règlement d'urgence de l'intendance générale sanitaire d'Égypte à raison d'ouverture du Canal de Suez.*
(s. l.) 1870.●

789. **Dauphin** (C.). — *De l'Égypte en* 1870.
Alexandrie, Mourès, 1870.●

790. *État du Canal de Suez en avril* 1870; extrait d'un rapport de M. **Mouchez.**
(*Revue maritime.* Paris, vol. 29, p. 829.)

791. *Les invités du Khédive dans la Haute-Égypte et à l'Isthme de Suez.* Relation de voyage de P.-A. **Pichot.**
(*Revue Britannique.* Paris, janv., pp. 183 à 235.)

792. *Nouvelles lignes par Suez.*
(*Revue Britannique.* Paris, janv., p. 299.)

793. *Le Suez et la cote à terme.*
(*Revue Britannique.* Paris, avril, p. 558.)

794. *Ancien projet du Canal.*
(*Revue Britannique.* Paris, févr., p. 589.)

795. *Plus de steamer à vendre.*
(*Revue Britannique.* Paris, mai, p. 273.)

796. *Comment irons-nous à Suez?*
(*Revue Britannique.* Paris, juin, p. 583.)

797. **Borde** (Justin). — *Canal de Suez.* Hymne, paroles de Justin Borde avec accompagnement de piano.
Paris, 1870.

798. **Bian** (Louis). — *Rapport sur l'inauguration du Canal de Suez* présenté à la Chambre de commerce de Mulhouse par son Délégué.
Mulhouse, 1870, in-8° de 20 pp.

799. **Bauche** (E.). — *L'agonie du Canal de Suez. Nullité de ses résultats actuels. Sa ruine prochaine.*
Paris, imp. A. Vallée, 1870, in-8° de 39 pp. [Bibl. Nat. O³b331.]

800. **Laurent**. — *Essai géologique sur les*

terrains qui composent l'Isthme de Suez.

Paris, 1870.

801. *Itinéraire des invités aux fêtes d'inauguration du Canal de Suez; publié par ordre de S. A. le Khédive.*

(s. l.), 1870, in-8° avec 1 carte d'Égypte et 1 plan du temple de Denderah.

802. **La Bédollière** (Em. **Girault de**). — *De Paris à Suez. Souvenir d'un voyage en Égypte.*

Paris, Barba, 1870, in-12 de VIII-99 pp. [Bibl. Nat. O²b321.]

803. **Lasserre** (Raymond). — *Inauguration du Canal de Suez.* (Ode.)

Perpignan, 1870, pet. in-8° de 10 pp.

803 *a.* **Baguer y Ribas** (Don Diego), anc. consul général d'Espagne en Égypte. — *L'Isthme de Suez. Ouverture des deux mers. Hommage à M. Ferd. de Lesseps.* (Poésie.)

Vienne, imprim. Holzhausen, (s. d.) (1870 ?), 8 pp. n. ch. in-8°. [Bibl. H. Boucard. Paris.]

803 *b.* **Brandat** (Paul). — *Mers de l'Inde. — Le Cap. — Maurice. — Aden. — Singapour. — Whampoa. — Suez. — Pnoum-Peinh, etc., etc.*

Paris, E. Lachaud 1870, 190 pp. in-8°. (Étude sur le Suez, pp. 79 à 109.)

804. **Drohojowska** (Comtesse A.-Jos.-Fr.-A.-S. **de Latreiche**). — *L'Égypte et le Canal de Suez.*

Paris, Laporte (1870), in-12 de 190 pp. [Bibl. Nat. O²b 112.]

805. **Bellet** (Paul). — *Le Canal de Suez et le Canal maritime du Midi.* (Bordeaux à Toulouse et de Toulouse à Cette.)

Toulouse, Gimet, 1870, in-8°.

806. *Histoire du Canal de Suez.*
(Extrait de l'*Écho des lectures et conférences.* Paris, 1870, in-8°.)

807. **Morin** (M[lle] Elisa). — *Inauguration du Canal maritime de Suez* (en vers).

Nantes, 1870, in-8° de 8 pp. [Bibl. Société Géographie de Paris, F 7/122.]

808. M. A. **de V.** — *Étude sur le Canal de Suez* par un homme du monde. (1[er] mars 1870.)

Nice, impr. Gauthier et C[ie], 1870, in-8° de 30 pp. [Bibl. Nat. O²b328.]

809. **Bossicaut** (P.). — *Les grandes routes du globe. Le Canal de Suez au point de vue financier.*

Paris, impr. de Hennuyer, 1870, in-8°, pièce de 24 pp. [Bibl. Nat. O²b327.]

810. **Suckau** (H. **de**). — *Les grandes voies du progrès. Suez et le Honduras.*

(s. l.) 1870, in-8° avec cartes.

811. **Sorin** (Elie). — *Suez; histoire de la jonction des deux mers.*

Paris, Brunet, 1870, in-12 de 231 pp. avec 2 cartes et plan. [Bibl. Nat. O²b 325.]

(Les pages 11 à 25 renferment un aperçu historique des tentatives de jonction entre les deux mers, du temps des Pharaons, des Grecs et des Romains. Chacun des chapitres est suivi de notes dont quelques-unes sont fort curieuses, tels que les extraits d'Hérodote, d'Aristote et des historiens arabes sur le percement de l'Isthme.)

812. *Canal maritime français*, suivi d'une notice sur le Canal de Suez.

Toulouse, impr. Savy, 1870, in-8° de 30 pp. avec carte.

813. **Croy** (**de**). — *Canal Napoléon. Paris port de mer, ou prolongement en France du Canal de Suez, par Marseille, Lyon, Châlon-sur-Saône, Paris, Amiens et Dunkerque.*

Paris, impr. Balitout, 1870, in-8°.

814. **Révilliod** (Gust.). — *De Genève à Suez.* Lettres écrites d'Orient.

Genève, 1870, in-8° de 342 pp.

815. **Borde** (Paul), ingénieur. — *L'Isthme de Suez.* (Historique, largeur et profondeur du Canal; — vitesse des navires; — Port-Saïd; — Ismaïlia; — Suez; — Rôle de l'Égypte; — Réformes judiciaires en Égypte, etc.)

Paris, E. Lachaud, 1870, in-8° de 196 pp. avec 4 cartes. [Bibl. Nat. O²b326.]

816. **Bilbaut** (Théophile), publiciste. — *Le Canal de Suez et les intérêts internationaux. La Cochinchine française et le royaume de Cambodge.*

Paris, Challamel aîné, 1870, in-8°.

817. **Lambert de la Croix**. — *L'Égypte, cinq minutes d'arrêt!!!*

Paris, 1870, in-12 de 254 pp.
(Il est question dans cet ouvrage du Canal de Suez.)

818. **Colin** (Aug.). — *Percement de l'Isthme de Suez. Création de la première route universelle sur le globe.*

(s. l.), Librairie des Sciences sociales, 1870, in-8°, pièce.

819. **Fischer** (P.). — *Sur la faune conchyliologique marine des baies de Suez et de l'Akabah.*

(*Journal de Conchyliologie.* Paris, t. 18, p. 172.)

820. *Suez au* XVI[e] *siècle* (avec gravures).
(*Magasin pittoresque.* Paris, vol. 38, p. 370.

821. **Pichot** (A. Pierre). — *Les invités du Khédive dans la Haute-Egypte et à l'Isthme de Suez.*

Paris, bureau de la *Revue Britannique*, 1870, in-8°.
(Tirage à part.)
[Bibl. Nat. O²b322.]

822. **Biau** (Louis). — *Rapport sur l'inauguration du Canal de Suez* présenté à la Chambre de commerce de Mulhouse par son délégué.

Mulhouse, impr. de L.-L. Bader, 1870, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O²b324.]

823. **Fontane** (Marius). — *Voyage pittoresque à travers l'Isthme de Suez.* 25 grandes aquarelles d'après nature, par **Riou**. Lithographiées en couleur par Eug. **Cicéri**.

Paris, Dupont (1870), 1 vol. in-fol. 100 pp. de texte.
Prix : 100 fr.
L'ouvrage contient : 1. Entrée de Port-Saïd. — 2. Canal maritime à travers les lacs Menzaleh. — 3. Caravanes attendant le bac à Kantara. — 4. Vue de Kantara. — 5. Le seuil d'El-Guishr, pris de la rive d'Asie. — 6. Le lac Timsah, vue du chalet du Vice-Roi. — 7. Chalet du Vice-Roi. — 8. Vue d'Ismaïlia. — 9. Quai d'Ismaïlia. — 10. Les bains de mer et la flottille sur le lac Timsah (Ismaïlia). — 11. Cavalcade au désert. — 12. Gebel Mariam et Toussoum. — 13. Le Canal maritime au Serapeum. — 14. Entrée des lacs Amers. — 15. Forêt noyée d'El-Amback (Lacs Amers). — 16. Chalouff. — 17. Vue générale de Suez, prise du Canal. — 18. Le quai de Suez; arrivée de la malle des Indes. — 19. Une rue au bazar de Suez. — 20. Fontaine de Moïse. — 21 à 25. Cérémonies de l'inauguration, plus un portrait de M. Ferd. de Lesseps et une carte générale de l'Isthme et du Canal.
[Bibl. Nat. O²b323.]

○ ○ ○

824. **Tex** (N.-J. **den**). — *Égypte en het Suez Kanaal. Voorlezing gehonden in Felix Meritis.*

Amsterdam, 1870, in-8°.

825. *De Ingenieur. Tijdschrift voor toegepaste wetenschap en Kunst, onder redactie van A. Huët.*

Amsterdam, C. L. Brinkman.
(Cette revue technique hollandaise contient deux articles intitulés : *Het Suez Kanaal* et *De Ondiepte in het Suez-Kanaal.*)

826. **Jeekel** (C.-A.). — *De doorgraving van Suez, en hare gevolgen. Met eene Kaart van het Suez-Kanaal.* Overgedr. uit het Tijdschrift « *Onze Tijd* ».

Amsterdam, C. F. Stemler, 1870, in-8° de 4 et 115 pp.
[Bibl. Société Géographie de Paris, C 6, 112.]

827. *Directe stoomvaart op Java door het Suez-Kanaal.*

(s. l.), 1870, in-8°.

828. **Cornelissen** (J.-E.). — *Stoomschepen op lange Lijnen. Beschouwingen naar Aanleiding van het Rapport der Suez-Commissie in* 1859.

Utrecht, 1870, broch. in-8°.

○ ○ ○

829. **Issel** (Arth.). — *Della fauna malacologica del maro Rosso.*

(*Bolletino della Soc. Geografica Italiana.* Florence.)

830. **Covino** (A.). — *L'Istmo di Suez.*

(*Rivista contemporanea*, janv., févr. et mars.)

831. **Cora**. — *De Brindisi à Suez.*

(Voir *Petermann's Mittheilungen*. Gotha, p. 312.)

832. **Cora** (Guido). — *Ricerche storiche ed archeologiche sul sito d'Anaris e sulla topografia delle parte settentrionale dell' antico Istmo di Suez.*

Firenze, 1870, broch. in-8°.
(Voir *Petermann's Mittheilungen*. Gotha, 1871, p. 233.)
[Bibl. Soc. Géographie. Paris.]

833. **Sauces** (Giov.). — *Il canale di Suez.*

Firenze, 1870, in-8° de 80 pp.
(Extraits de la *Rivista Europea.*)

834. **Bozoli** (G.-M.). — *L'Istmo di Suez. Lavori storici e statistici.*

Ferrara, 1870, in-8° de 80 pp.

835. **Florenzano** (Giov.). — *Suez ed il Nilo : ricordi.*

Napoli, 1870, in-12 de 114 pp.

○ ○ ○

836. ТЕРНЕРЪ (Федоръ Густ.). — Поѣздка на Суэзскій каналъ. Путевыя замѣтки.

(**Вѣстникъ Европы**, 1870, № 5, томъ 3, стр. 48 до 103.)

837. Г. (А.). — Суэзскій каналъ и его значеніе для мореплаванія и торговли.

(**Морской Сборникъ**, 1870, № 5. стр. 151 до 162.)

838. Д. (А.). — Суэзскій каналъ и его значеніе на Югѣ Россіи.

(**Кіевлянинъ**, 1870, №№ 70 и 71.)

839. ОРБИНСКІЙ (Р.). — Лекціи о Суэзскомъ каналѣ, читанныя въ Одессѣ.

(**Современная Лѣтопись**, 1870, №№ 21 до 23.)

840. ИВАНОВЪ (прапорщ.). — Суэзскій каналъ (перев.).

(**Морской Сборникъ**, 1870, № 1, стр. 177 до 202.)

841. Заявленіе. Замѣченные недосмотры и опечатки въ ст. «Суэзскій каналъ».

(**Инженерный Журналъ**, 1870, № 5, стр. 19.)

842. В. В. — Суэзскій каналъ и значеніе его для торговли.

(**Труды Имп. Вольн. Эконом. Общества**, 1870, Т. 2, № 1, стр. 48 до 59.)

843. Суэзскій каналъ и его значеніе для русской торговли.

(**Всеобщая Газета**, 1870, № 148.)

844. СКАЛЬКОВСКІЙ (К.). — Суэзскій каналъ и его значеніе для русской торговли.
СПБ. 1870. (Напеч. 1000 экз.). 1 руб.50 к.
(Compte rendu dans la **С.-Петербургскія Вѣдомости**, 1870, № 163, et dans le **Сынъ Отечества**, 1870, № 202.)

845. ГЛУШИНСКІЙ, (И). — Суэзскій каналъ.

(**Журналъ Министр. Путей Сообщенія**, 1870, Т. 15, стр. 1 до 63.)

846. ТИЛЛО (Э И.).— О Суэзскомъ каналѣ.

(**Записки Русск. Технич. Общества**, 1870, № 3, стр. 155 до 210.)

847. ТИЛЛО (Э). — Суэзскій каналъ, съ картою и двумя чертежами.

(**Инженерный Журналъ**, 1870, № 4, стр. 461 до 535.)

848. Открытіе Суэзскаго канала.

(**Иллюстр. Газета**, 1870, Т. 25, № 15.)

○ ● ○ ● ○

849. *Gulf of Suez (Compiled from recent British surveys... by* J. F. **Imray**).
London, 1870, J. Imray and Son
[Brit. Mus. London: 64470 (19).]

850. *Approaches to the Suez Canal : Suez and Said.*
London, 1870, J. Imray and Son.
[Brit. Mus. London : 64470 (18).]

851. *Canal maritime de Suez*; (31) photographies d'après nature, par J. **Kozlewski**, avec portrait de M. de Lesseps.
Paris (1870?).
[Brit. Mus. London : S. 93 (30).]

852. *Cartes hydrographiques du Canal maritime de Suez* (publication de la Compagnie du Canal de Suez).
Carte du Canal, 3 feuilles ; — Carte du port et mouillage de Suez, 2 feuilles ; — Carte du Lac Timsah, 1/2 feuille ; — Carte de Port-Saïd, 1/2 feuille.
Paris, 1870.

1871

853. **Lesseps** (F. **de**). — *Sur le service maréographique du Canal maritime de Suez.*
(*Comptes rendus de l'Académie des Sciences*. Paris, vol. 73, p. 366.)

854. *Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.* Assemblée générale des actionnaires. 14e réunion. 24 août 1871. Rapport de M. Ferd. de Lesseps.
Paris, A. Pougin, 1871.

○ ○ ○

855. **Schneider** (O.). — *Sur les conchylies du Suez.*
(*Sitzungsberichte der naturwissenschaftlichen Gesellschaft Isis in Dresden.* Dresde, vol. 2.)

856. *Der Verkehr auf dem Suezkanal; Schiffsverkehr im Port Saïd* 1870.
(*Petermann's Mittheilungen.* Gotha, p. 276.)

○ ○ ○

857. **Nourse** (J.-E.). — *The Suez Canal in* 1871.
(*Journal of the Franklin Institute.* Philadelphia, vol. 91, pp. 238 et 303.)

858. **Stoddard** (W.-O.). — *The Suez Canal.*
(*Scribner's Monthly.* New-York, vol. 2, p. 500.)

859. **Logan** (T). — *The Suez Canal.*
(*Van Nostrand's Eclectic Engineering Magazine.* New-York, vol. 4, p. 92.)

860. *The Admiralty List of Lights in the Mediterranean... and Gulf of Suez, etc.*
London (?) 1871 à 1880, in-8°.

861. **Baker** (Sir Sam. **White**). — *The Albert N'Yanza. Great Basin of the Nile and explorations of the Nile sources.* With maps and illustrations.
London, 1871, nouvelle édition in-8° de 518 pp.

862. *Mercantile Navy List and Maritime Directory for* 1871.
London, W. Mitchell, 1871.

○ ○ ○

863. *Que signifient les mots « Tonneau de capacité » écrits dans l'acte de concession de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez ?*
Paris (s. d.), A. Pougin.

864. *Plaidoirie de Me* **Deleuze** pour la Compagnie des Messageries maritimes contre la Compagnie universelle de Suez.
Paris, 1871 (?), in-4°.
[Bibl. Soc. Géographie, C 13/121.]

865. *Rapport de la sous-commission d'enquête sur la perception des droits de passage des navires traversant le Canal de Suez et avis personnel de membres de la sous-commission.*
Paris, Dupont, 1871.

866. *Rapport à la Commission d'enquête*

sur la perception du droit de passage des navires traversant le Canal de Suez.

Paris, Chaix, 1871.●

867. *Consultations pour la Compagnie du Canal de Suez*, par **Senard, Champetier de Ribes, Clement, Denormandie, Ribadeau-Dumas, Mocquard** et **Caron**, le 11 octobre 1871.

Paris (1871).●

868. **Laporte**. — *Note circulaire à MM. les actionnaires de la Compagnie de Suez* (Signé : Un actionnaire, Laporte, 21 juillet 1871).

Paris, impr. A. Chaix et Cie, in-4°, pièce.
[Bibl. Nat. O³b329.]

869. *Ce que coûte à l'Égypte le Canal de Suez.*

Paris, impr. de Alcan-Lévy (1871), gr. in-fol. plano.
[Bibl. Nat. O³b330.]

870. **Larousse** (E.). — *Compagnie universelle du Canal maritime de Suez. Rapport de la sous-commission d'enquête sur la perception des droits de passage des navires traversant le Canal de Suez, et avis personnel de quelques membres de la sous-commission.* (Signé : Le rapporteur E. Larousse, 8 novembre 1871.)

Paris, Dupont, 1871, in-fol. pièce.
[Bibl. Nat. O³b333.]

871. **Merchant** (G.). — *Le Canal maritime de Suez : Première année d'exploitation, (1870.)*

(*Journal des Économistes*. Paris, vol. 23, p. 100.)

871 *bis*. **Walens** (M.), inspecteur gén. des ponts et chaussées. — *Notice sur le Canal maritime de Suez.*

Bruxelles, E. van Dooren, 1871, 26 pp. et une carte.
[Bibl. H. Boucard. Paris.]

○ ○ ○

872. **Lambertenghi**. — *Relation sur le mouvement maritime du Canal de Suez.* (Un extrait de ce rapport du consul d'Italie à Suez se trouve inséré en italien dans la *Gazzetta Piemontese* du 4 juin.)

○ ○ ○

873. САМОХВАЛОВЪ (капитанъ). — О Суэзскомъ каналѣ.

(**Морской Сборникъ**, 1871, № 9, стр. 66 до 6?.)

○ ● ○ ● ○

874. *Suez-Bay*. Surveyed by Capt. G. S. **Nares**. 1870. Scale 1 : 36300. (Admiralty Chart.)

London, 1871.
[Brit. Mus. London : Sec. 11 (734).]
Edition française. Paris, 1872-1873.
[Brit. Mus. London : H. F. Sec. 19 (3074).]

1872

875. **Müller** (Dr Karl). — *Das Wasser des Bittersee's im Suez Kanal.* (Analysen des Wassers des Suez.)

(*Petermann's Mittheilungen*. Gotha, vol. 18, p. 191.)

876. **Stephan** (Heinr.). — *Das heutige Aegypten. Ein Abriss seiner physischen, politischen, wirthschaftlichen und Cultur-Zustände.*

Leipzig, 1872, Brockhaus, in-8°, de xxiv et 528 pp. avec une carte in-4°.

876 *bis*. **Andree** (Richard).—*Der Sieg der Pacificbahn über den Suez-Canal.*

(*Die Grenzboten*. Leipzig, n° 5 du 23 janv. 1872, pp. 184 à 190.)

○ ○ ○

877. **Steele** (J). — *Suez Canal, its present and future, preface by Thos.* **Gray**.

London, Simpkin, 1872, in-8°.

878. **Jeula** (H.). — *Traffic on the Suez Canal.*

(*Journal of the statistical Society*. London, vol. 35, p. 327.)

○ ○ ○

879. *Compagnie universelle du Canal maritime de Suez. Exploitation. Règlement de navigation dans le Canal maritime de Suez.* Avec traduction anglaise en regard.

Paris, imp. de Dupont (1872), in-4°, pièce.
[Bibl. Nat. O³b335.]

880. **Morellet**. — *Canal de Suez. La vérité sur la question du tonnage,* 1er février 1872.

Grenoble, Baratier frères et Dardelet (s. d.), in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O³b336.]

881. *Compagnie universelle du Canal maritime de Suez. Enquête sur la question du tonnage. Recueil de documents,* 1868, 1870, 1871, 1872.

Paris, P. Dupont, 1872, in-4°.
[Bibl. Nat. O³b337.]

882. *Compagnie universelle du Canal maritime de Suez. Enquête sur la question du tonnage.* I. Résumé de M. le président de la Commission [**Rumeau**]; II. Note de M. **Ramond**, administrateur des douanes; III. Décision du Conseil d'administration de la Compagnie.

Paris, impr. de Pougin, 1872, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O³b338.]

883. **Dauprat** (E.). — *La question du tonnage, le Canal des Deux Mers et les actionnaires de Suez.*

Paris, Lachaud, 1872, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O³b339.]

884. **Mourette.** — *La question du tonnage. Note sur la nouvelle base de perception des droits du Canal de Suez.*
Paris, impr. de Pougin, 1872, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O²b340.]

885. *La question du tonnage.* Note complémentaire sur la nouvelle base des droits du Canal de Suez, par M. **Mourette**, administrateur de la Compagnie.
Paris, impr. P. Dupont, 1872.

886. *De l'unification des jaugeages* par Jules **Merchant**. Extrait du *Journal des Économistes*, n° de juin 1872.
Paris, Guillaumin et Cie, 1872.

887. **Larousse.** — *Étude sur les embouchures du Nil...*
Paris, Dupont, 1872.

888. **Aladenize** (H.). — *Projet de nivellement général.* A S. A. Ismaïl 1er, khédive d'Égypte.
Vichy, Bougarel, 1872, 27 pp. in-8°.●

889. **Richard** (U.). — Canal de Suez. *Question du tonnage.* Étude supplémentaire résumant les travaux du Comité permanent des actionnaires de l'Yonne.
Auxerre, Gallot, 1872, 32 pp. in-8°.●

890. *Lettres de trois actionnaires de la Compagnie du Canal de Suez à M. le rédacteur en chef du « Canal des Deux Mers ».*
Paris, Pougin, 1872.

891. **Breton** (Paul). — *Réponse à la note lithographiée datée du 5 mars 1872, signée par seize actionnaires de Suez.* (10 mars 1872.)
Paris, impr. de Lainé (1872), in-4°, pièce.
[Bibl. Nat. O²b341.]

892. **Breton** (Paul). — *Note relative au procès.*
Paris, impr. de Chamerot (1872), in-4°, pièce.
[Bibl. Nat. O²b342.]

892 *a. Notes sur le jugement rendu le 26 octobre 1872, par le tribunal de la Seine contre la Compagnie du Canal maritime de Suez* (signé **Dorville**).
Saint-Etienne, Ve Théolier et Cie, 1872, 13 pp. in-8°.
[Bibl. H. Boucard. Paris.]

892 *b.* **Courtois**, juge suppl. au tribunal civil de Beauvais. — *La réforme du tonnage. — Le mètre cube. Lettre à M. Charles de Lesseps, rédacteur en chef du journal « Le Canal des Deux Mers ».* (Beauvais, 18 juil. 1872.)
(s. l.) (s. d.) 7 pp. in-8°.
[Bibl. H. Boucard. Paris.]

893. **Ribes** (A. **Champetier de**). — *Note pour l'administration de la Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez, sur les questions actuellement soulevées contre elle par plusieurs actionnaires.*
Paris, impr. de A. Pougin, 1872, in-4°, pièce.
[Bibl. Nat. O²b343.]

894. **James** (Dr Constantin). — *Souvenirs de voyage. Les Hébreux dans l'Isthme de Suez. Passage de la Mer Rouge, pluie de la manne, eaux amères rendues douces, autres prodiges. Avec deux cartes de l'Isthme.*
(Extrait des « *Stations d'hiver* », de la 8e édition du « *Guide aux Eaux* ». — Voir le compte rendu par D. **Pujol** dans la revue : « *Études religieuses, philosophiques et littéraires* », publiées par les Jésuites, vol. 27, p. 661.)
Paris, Palmé, 1872, in-18.
(Voir n° 935.)
[Bibl. Nat. O² b 334.]

895. **Bouniceau** (P.). — *Les actionnaires doivent-ils vendre le Canal de Suez et à quel prix, ou valeur réelle du Canal.*
Paris, Dentu, 1872, in-8°, pièce de 26 pp. et 1 tableau.
[Bibl. Nat. O² b 345.]

896. **Doury** (P.). — *Lettre d'un actionnaire de la Vienne à M. le Rédacteur en chef du journal « Le Canal des Deux Mers »*, à Paris (20 juillet 1872).
(s. l.) (s. d.) in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O²b 346.]

897. *Lettre de trois actionnaires de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez à M. le Rédacteur en chef du « Canal des Deux Mers ».*
Paris, impr. de A. Pougin, 1872, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O² b 347.]

898. *Canal de Suez. Les promesses de M.* **de Lesseps**.
Paris, librairie du XIXe siècle, 1872, 16 pp. in-16.
[Bibl. Nat. O² b 348.]

899. Le « *Canal de Suez* » bulletin décadaire de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.
Paris, 1872 à 1893, gr. in-4°.
[Bibl. Nat. O² b. 240.]
(Suite du journal « *L'Isthme de Suez* ». Voir n° 158.)

900. *Mémoire de la Compagnie des Messageries maritimes.* (Question du tonnage.)
Paris, Pougin, 1872.

901. *Réponse au mémoire à consulter pour la Compagnie des Messageries maritimes* sur la question du tonnage servant de base à la perception du droit de navigation dans le Canal maritime de Suez.
Paris, Pougin, 1872.

902. *Rachat du péage du Canal de Suez.*
Le Caire, 1872-1873.

903. **Spément** (A.), officier de marine. — *Etude sur la situation actuelle de la Compagnie du Canal de Suez.*

Paris, impr. de Chaix, juin, 1872, in-8° de 20 pp.

[Bibl. Nat. O² b 344.]

904. **Lenoir** (Paul). — *Le Fayoum, le Sinaï et le Petra; expédition dans la moyenne Egypte et l'Arabie Pétrée*, sous la direction de J.-L. Gérôme.

Paris, 1872, in-12 de 336 et 13 gravures sur bois.

(Contient: le Caire, les pyramides, le désert, les danseuses, une forêt vierge, Médinet-el-Fayoum, Suez, le Sinaï, Petra.)

905. *Le Canal de Suez en* 1871; *deux articles du « Times ».*

(*Revue Britannique*. Paris, janv., pp. 187 à 198.)

906. *Le Canal de Suez.*

(*Revue maritime*, Paris, vol. 34, p. 964.)

○ ○ ○

907. ЛАНГЕ (Л.). — О судоходствѣ по Суэзскому каналу.

(**Спбургскія Вѣдомости**, 1872, № 151.)

908. Вопросъ въ англ. парламентѣ о проектѣ Лессепса.

(**Виржев. Вѣдомости**, № 142.)

○ ● ○ ● ○

909. *Le Canal de Suez.*
(Une série de 12 photographies.)

Paris (?), 1872 (?).

[Brit. Mus. London : 64470 (20).]

910 à 912. *Preliminary chart.* (in onthine). *Gulf of Suez.* Surveyed by Capt. G. S. **Nares**... 1871-1872. Admiralty Chart.

London, 1872.

[Brit. Mus. London : Sec. II (75).]

Autre édition : London, 1873.

[Brit. Mus. Sec. II (757).]

Édition française : Paris, 1862.

[Brit. Mus. H. F. sec. 19 (3270).]

912 *a*. **Lesseps** (F. **de**). — *Port-Saïd et les lacs Amers.*

(*Bulletin de l'Institut Égyptien*. Alexandrie, années 1872-73.)

1873

913. *Le projet de M. de Lesseps et les chemins de fer Indo-Européens.*

(*Revue politique et littéraire*. Paris, n° du 2 août.)

914. *Assemblée des actionnaires du* 15 *juillet* 1873). Rapport de M. de Lesseps.

(*Revue Britannique*. Paris, juillet, p. 273.)

915. Письма ЛЕССЕПСА и Кн. ОРЛОВА.

(**Виржев. Вѣдомости**. № 156.)

916. О проектѣ Лессепса.

(**Московск. Вѣдомости**. Москва №№ 116, 130 и 207.)

917. По поводу желѣзн.-дорожн. проекта Лессепса.

(**Голосъ**, С.-Петербургъ, № 169 и 184.)

918. Почему Англія противится предпріятію Лессепса и письмо послѣдняго къ ген. Кауфману.

(**Виржев. Вѣдомости**, № 321.)

919. Еще о проектѣ Лессепса.

(**Виржев. Вѣдомости**. № 138.)

920. «Экономистъ» о проэктѣ Лессепса.

(**Виржев. Вѣдомости**. №№ 143 и 155.)

921. Письмо ген. ИГНАТЬЕВА къ Лессепсу.

(**Виржев. Вѣдомости**. № 14.)

922. ВАМБЕРИ противъ проекта Лессепса

(**Виржев. Вѣдомости**. № 151.)

○ ○ ○

923. **Listl** (Karl). — *Der Suez Kanal im Alterthum.*

Olmütz, Slawik 1873, 18 pp. avec carte.

(Etude insérée dans le *Programm des deutschen Staats-Ober-Gymnasiums* in Olmütz.)●

○ ○ ○

924. **Reed** (E.-J.). C. B. — *Le Tonnage de registre en pratique.* (Extrait du *Naval Science*. London, n° de juillet.)●

Paris, typogr. Hennuyer, (s. d.), 8 pp. in-8°.

925. **Stuart** (A.-E.) — *The Suez Canal Dues.* (4 juin 1873.)

London, H. S. King et Cie, 4 juin 1873, 29 pp. in-12°.●

(Voir nos 928 et 936.)

926. *Public Works at Suez.*

(*The Builder*. London, vol. 31, p. 460.)

○ ○ ○

927. **Colfavru** (J.-C.). — *Lettres sur la réforme judiciaire en Egypte.* à M. M***, député.

Alexandrie, 1er oct. 1873, 27 pp. in-8°.●

928. **Stuart** (A.). — *Les droits du Canal de Suez;* traduit de l'anglais avec l'autorisation de l'auteur.

Paris, Guillaumin, 1873.

(Voir n° 925.)

929. *Le Tonneau de capacité d'après la loi française*, par M. L. **Magois**, actionnaire de la Compagnie du Canal de Suez, ancien notaire, juge de paix à Ribécourt (Oise).

Paris, A. Pougin, 1873.

930. *Cour d'appel de Paris. — Conclusions pour la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez, appelante, contre la Compagnie anonyme des Messageries maritimes, intimée.*

Paris, typogr. Vve Renou, Maulde et Cock, 1873.

931. *Cour d'appel de Paris. — Plaidoirie de Me Allou, pour la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.*

Paris, typogr. Vve Renou, Maulde et Cock, 1873.

932. *Cour de cassation. Chambre des requêtes. — Mémoire pour la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.*

Paris, typogr. Vve Renou, Maulde et Cock, (s. d.).

933. *Constitution de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.* Recueil des pièces et documents officiels.

Paris, 1873, in-8° de 272 pp.
[Bibl. Nat. O3 b. 351.]

934. *Rachat du péage du Canal de Suez.*

(*L'Opinione*, du 13 avril.)

935. **James** (Dr Constantin). — *Souvenirs de voyage. Les Hébreux dans l'Isthme de Suez.* Avec 2 cartes de l'Isthme.

Paris, 1873, in-12 de 106 pp. et 2 cartes. (Extrait des « *Stations d'Hiver* » de la 8e édition du *Guide aux eaux* 1872.)

(Voir n° 894.)

936. **Mougel-bey**. — *Les droits du Canal de Suez.*

Traduction d'une brochure anglaise intitulée : The Suez Canal Dues, par M. A. **Stuart**, ingénieur.

Paris, impr. de Pougin (1873), in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O3 b 349.]

(Voir n° 824.)

937. **Monteil** (L.). et A. **Cassagnes**. — *Percement de l'Isthme de Suez.* Description des travaux et des ouvrages d'art définitifs, des machines et des appareils mis en œuvre sur les chantiers, des procédés et du matériel employé pour l'exploitation du Canal maritime.

Paris, Ducher et Cie 1873 à 1875, in-fol. de 332 planches. Prix de l'ouvrage complet: 500 francs.

(L'ouvrage a été publié en 5 séries.)
[Bibl. Nat. O3 b 481.]

938. *Apports du Nil et du Canal de Suez.*

(*La Nature*. Paris, p. 127.)

939. **Belin de Launay** (J.). — *Le lac Albert, nouveau voyage aux sources du Nil, abrégé de la traduction de Gust.* **Masson**. — 2e édition.

Paris, 1873, in-12 de XII-360 pp.
(Contient en outre une étude sur le Canal de Suez.)

940. **Révilliod** (Gust.). — *De Genève à Suez. Lettres écrites d'Orient.* 2e édition.

Genève, 1873, in-12.

941. **Avout** (Le baron **d'**), chef d'escadron d'état-major en retraite. — *Notice sur le mode de péage du Canal de Suez*, d'après un principe nouveau et rationnel.

Paris (Châtillon-sur-Seine), Blériot, 1873, in-8° de 14 pp., pièce.
[Bibl. Nat. O3 b 350.]

942. *Enquête sur la question du tonnage. Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.*

1er recueil de documents : 1868 à 1873, in-4°.

2e recueil de documents : 1871, 1872, 1873.

Paris, A. Pougin, 1873, 2 vol. in-4° de 115 pp.
[Bibl. Nat. O3 b 370.]

943. *Le Canal au point de vue de la France et de l'Angleterre.*

(*Revue Britannique*. Paris, décembre, p.518.)

944. **Regny-bey** (**de**). — *De la navigation en Égypte.*

(*Journal de Statistique de Paris*. Paris vol. 14 (?), p. 241.)

1874

945. **Nourse** (J. E.). — *Ferdinand de Lesseps.*

(*The Lippincott's Magazine*. Philadelphia, vol. 13, p. 332.)

946. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *Rapport présenté à la XVIIIe réunion du 2 juin.*

(Ce rapport a été inséré en entier dans le *Journal des Débats*, du 5 juin.)

947. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *Sur les lacs Amers de l'Isthme de Suez.*

(Inséré 1) dans les *Comptes rendus de l'Académie des sciences*. Paris, vol. 78, pp. 1740 à 1747 et 2) dans les *Annales de Chimie et Physique*. Série 5, t. 3, pp. 129 à 140.)

948. **Berteaut** (S.). — *Ferdinand de Lesseps et son œuvre.*

Marseille, impr. de Cayer, 1874, in-8°.
[Bibl. Nat. Ln27 28294.]

949. Académie des sciences, belles-lettres et arts de Marseille. — *M. F. de Lesseps.* Lecture faite à la séance publique du 22 février 1874 par **Berteaut**.

Marseille, impr. de Barlatier-Faissat père et fils, 1874, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. Ln27 27885.]

950. **Lesseps** (F. **de**). — *Protestation du Président-Directeur de la Compagnie de Suez.*

Paris, 26 avril 1874.

○ ○ ○

951. *Auswærtige Angelegenheiten. — Correspondenzen und Actenstücke welche das K. und K. gemeinsame Ministerium des Aeussern den Delegationen vorgelegt hat.* (N° 8 : april 1874).

Wien, avril 1874.●

○ ○ ○

952. *Correspondence relative to the question of the Suez Canal Dues, together with the Procès verbaux of the Meetings held by the International Commission at Constantinople.*

(s. l.) 1874 (Parly. Rep.) Fol.

953. *Question of the Suez Canal.*

(*Practical Magazine.* London, vol. 4, p. 19.)

954. **Cumming** (C. F. G.). — *Sail down Suez Canal.*

(*Good Words.* London, vol. 15, p. 859.)

○ ○ ○

955. *Note au sujet du plan en relief.*

(Extrait du journal le *Monde*, n° du 8 oct. 1874.)

956. *La solution de la question du Canal de Suez.*

Paris (?), 1874, 26 pp. in-8°.●

957. *Protestation contre l'injonction faite par le Khédive d'Egypte et la Porte Ottomane à la Compagnie du Canal de Suez, d'avoir à se soumettre aux vœux émis par la Commission internationale qui s'est réunie à Constantinople.*

Lyon, Bellon, (1874), in-4° pièce.
[Bibl. Nat. O² b 372.]

958. **Merchant** (J. W). — *La Commission de Constantinople et le nouveau tonnage officiel par le Canal de Suez.*
Paris, Guillaumin, 1874, in-8°, pièce.

Paris, Guillaumin, 1874, in-8°, pièce.
(Extrait du *Journal des Economistes*, vol. 36, n° de décembre 1874, p. 469.)
[Bibl. Nat. O² b 373.]

959. **Breittmayer** (Albert). — *Inauguration du Canal maritime de l'Isthme de Suez. Notes de voyage* (10 nov. au 4 déc. 1869).

Lyon, impr. H. Storck (1874), in-8° pièce.
[Bibl. Nat. O² b 369.]

960. *Compagnie des Messageries maritimes. — La question du tonnage de capacité des navires au point de vue de la perception des droits de navigation dans le Canal de Suez.* — Exposé présenté par le Conseil d'administration avec documents justificatifs à l'appui de son rapport à l'Assemblée générale des actionnaires du 30 mai 1874.

Paris, Chaix, 1874, in-8°, 410 pp.

961. *Note sur le percement de l'Isthme de Suez.*

(*Bulletin de la Société Polymathique du Morbihan.* Vannes, 1874 (?), p. 30.)

962. **Durand-Claye** (Léon). — *Essai de 21 échantillons d'eau salée du Canal maritime de Suez.*

(*Annales de chimie et physique.* Paris, série 5, t. 3, pp. 129 à 140.)

963. *Le port de Suez.*

(*Tour du Monde.* Paris, 1er vol. 1874, p. 274.)

964. *Le Canal de Suez.*

(*Revue maritime.* Paris, vol. 41, p. 896.)

965. *La Solution de la question du Canal de Suez.*

Paris (?), 1874, in-8°.

966. *Assemblée des actionnaires de la Compagnie de Suez.*

(*Revue Britannique.* Paris, juin, p. 555.)

966 *a.* **Ginoux** (L.), ingénieur hydraulique civil. — *Les merveilles de l'agriculture en Égypte. Étude dédiée aux sciences géographiques.* (Lettres adressée à la colonie européenne, aux nationaux égyptiens) (prose et poésie).

(s. l.), (s. d.) (1874 ?), 63 pp. in-8°.
[Bibl. H. Boucard. Paris.]

966 *b.* **Ginoux**. — *Lettres à MM. F. de Lesseps, Lemasson et de Rouville, relatives à un nouveau genre de propulsion des navires, et à une découverte qui doit garantir le port de Port-Saïd de l'envahissement des sables* (Port-Saïd, le 28 avril 1874).

(Port-Saïd), typographie E. Roux, (s. d.), 21 pp. in-8°.
[Bibl. H. Boucard. Paris.]

966 *c.* *Suez.*

(*Annuaire de la ville de Cette.* Cette, 1874, pp. 133 à 136.)

966 *d.* *Canal de Suez. Le droit des propriétaires du Canal. Documents publiés par des actionnaires.*

Paris, A. Pougin, 1874, 23 pp in-8°.

966 *e.* *Note au sujet du plan en relief du Canal maritime de Suez.*

(s. l.), imp. Ch. Lambert, à Saint-Denis, (s. d.), 7 pp. in-8°)
(Extrait du journal les *Mondes* du 5 octobre.)
[Bibl. H. Boucard. Paris.]

○ ○ ○

966 *f.* **Merello** (Giacomo). — *Sulla nuova rotta da Bombay ad Aden nel periodo dei venti Monsoni S. O. (con carte Idrografica).*

Genova, fratilli Pellas, 1874, 13 pp. in-fol. avec carte.
[Bibl. H. Boucard, Paris.]



○ ○ ○

967. Письмо Ф. ЛЕССЕПСА въ газету « Times ».

(Вржевыя Вѣдомости. № 148.)

○ ● ○ ● ○

968. *Plan du port et du mouillage de Suez* (Dépôt de la Marine).

Paris, 1874, nº 2211 1/2 feuille.

1875

969. *Lesseps and the Suez Canal* (avec portrait de M. de Lesseps).

(*Practical Magazine*. London, vol. 5, p. 161.)

970. **Lesseps** (F. **de**). — *Sur les méthodes à employer pour le maintien des ports et sur les dragages de la rade de Port-Saïd.*

(*Comptes rendus de l'Académie des sciences*. Paris, vol. 80, pp. 1051 à 1056 et vol. 81, pp. 546 à 549.)

971. *Circulaire de Ferd.* **de Lesseps** *aux correspondants de la Compagnie du Canal de Suez* (29 nov. 1875).

Paris, 1875, 1 p. in-4º.●

972. *Lettre de M. F.* **de Lesseps** *aux correspondants de la Compagnie du Canal de Suez.* 29 novembre 1875 (relative à l'achat des actions du Khédive par le Gouvernement britannique).

Paris, 1875.●

973 à 977. **Lesseps** (F. **de**). — *Lettres, journal et documents pour servir à l'histoire du Canal de Suez.*

1re série : 1854 à 1856. Paris, Didot et Cie, 1875, 464 pp. in-8º.
2e série : 1857 à 1858. Paris, *idem*, 1875, 416 pp. in-8º.
3e série : 1859 à 1860. Paris, *idem*, 1877, 476 pp. in-8º.
4e série : 1861 à 1864.
5e série : 1864 à 1869.
Cet ouvrage a été couronné par l'Académie française.
(Voir 1) *Journal des Économistes*. Paris, vol. 16, p. 42 et — 2) *Revue Britannique*. Paris, 1876, p. 246.)

[Bibl. Nat. O² b 375.]

978. **Lesseps** (F. **de**). — *Note sur la situation des Français en Egypte à l'égard des indigènes et des étrangers dans le cas où l'Assemblée Nationale repousserait le projet de réforme judiciaire.*

Paris, 7 juin, 1875, 2 pp.●

○ ○ ○

979. **Heron** (Rob. M). — *The Suez Canal Question*. The substance of a letter adressed to the first lord of the Treasury.

London, Hatchards, 20 déc. 1875, 31 pp. in-8º.●

980. *Through the Suez Canal.*

(*Temple Bar*. London, vol. 44, p. 508.)

981. *Tonnage in the Suez Canal.*

(*Van Nostrand's Eclectic Engineering Magazine*. New-York, vol. 12, p. 253.)

982. **Magniac** (C.). — *Commercial Aspects of the Suez Canal.*

(*Journal of the Society of Arts*. London, vol. 24, p. 253.)

983. **Cowan** (J.-S). — *The Suez Canal.*

(*Canadian Monthly*. Toronto, vol. 8, p. 40.)

○ ○ ○

984. [**Ducout** (Prosper).] — *Aux actionnaires fondateurs du Canal de Suez. Etude sur l'avenir de la Société.* (Signé : Prosper Ducout, 31 mars 1875.)

Paris, Alcan Lévy, (1875), in-4º, pièce.
[Bibl. Nat. O² b 376.]

985. [**Peborde** (**de**).] — *Aux actionnaires fondateurs du Canal de Suez. Etude sur l'avenir de la Société.* (Signé: de Peborde, Versailles, 31 mars 1875.)

Paris, Alcan-Lévy (s. d.), in-4º, pièce.
[Bibl. Nat. O² b 502.]

986. [**Peborde** (**de**).] — *Le Canal de Suez; accroissement des produits.* (Signé : de Peborde.)
(Extrait du journal « *La Liberté* » du dimanche 11 avril 1875.)

Lyon, Aumogne-Château, (1875), in-4º, pièce.
[Bibl. Nat. O² b 386.]

987. **Louvet** (A.). — *Quelques mots sur la salure et la température du Canal de Suez et de la Mer Rouge.*

(*Archives de médecine navale*. Paris, vol. 24, pp. 77 à 89.)

988. *Étude sur l'Isthme de Suez et les tunnels.*

(*Journal des Économistes*. Paris, vol. 38, p. 184.)

989. **Chérot** (Aug.), ingénieur. — *Les grandes voies de communication internationales : l'Isthme de Suez, le Mont Cenis et le Mont Saint-Gothard, le tunnel sous la Manche.*

(*Journal des Économistes*. Paris, vol. 38, p. 5.)

990. **Radau**. — *Ismaïlia*, par **Baker**.

(*Revue des Deux Mondes*. Paris, nº du 1er décembre.)
(Voir nº 1053.)

991. **Twis** (Sir **Travers**). — *La neutralisation du Canal de Suez.*

(*Revue du droit international*. Paris, (?) t. 7.)

992. *Convention du 25 novembre* 1875 *entre la Grande-Bretagne et l'Egypte concer-*

nant l'achat des actions du Khédive dans l'Isthme de Suez.

(*Annuaire de l'Institut du droit international*. Bruxelles, 1878, p. 275.)
[Bibl. Nat. E 26.]

993. **Ancel**. — *Quelques mots sur l'avenir du Canal de Suez.* (Signé : Ancel, 25 mai 1875.)

Châlons, T. Martin, 1875, in-8° pièce.
[Bibl. Nat. O³ b 373.]

994. **Levadé** (L.). — *Question européenne. Le Suez en décembre 1875.*

Paris, Garnier, 35 pp. 1875, 35 pp. in-8°.
[Bibl. Nat. O³ b 385.]

995. **Pâris** (Vice-amiral). — *Notice du plan en relief du Canal maritime de Suez*, exposé dans le Musée de la marine.

Paris, Mourgues, 1875, in-12.
[Bibl. Nat. O³ b 374.]

996. **Gouvidou** (Dr H.). — *Voyage à travers l'Isthme. Itinéraire du Canal de Suez.*

Port-Saïd, A. Mourès, 1875, in-8°.
[Bibl. Nat. O³ b 610.]

997. *Assemblée des actionnaires.*

(*Revue Britannique*. Paris, n° d'août, p. 563.)

998. *Affaires étrangères. — Documents diplomatiques. — Négociations relatives à la réforme judiciaire en Egypte.*

Paris, Impr. Nationale, janvier 1875, 236 pp. in-4°.

999. *Affaires étrangères. — Documents diplomatiques. — Dispositions relatives à la réforme judiciaire en Egypte.*

Paris, Impr. Nationale, novembre 1875, 35 pp. in-4°.

1000. *Affaires étrangères. — Documents diplomatiques. — Affaire du Canal de Suez.*

Paris, Impr Nationale, novembre 1875, 205 pp. in-4°.

1001. *Observations sur une brochure anonyme intitulée: la Réforme judiciaire en Egypte, et distribuée aux membres de l'Assemblée Nationale.*

Paris, Pougin, 1875, 13 pp.●

1002. *La réforme judiciaire en Égypte. Sa conformité avec les capitulations.*

Paris, Caillet, (s. d.), 18 pp. autographe.●

1003. **Timmermans** (G.). — *La réforme judiciaire en Egypte et les capitulations.*

Gand, Ad. Hoste, 1875, 94 pp. in-8°●.

1004. **Silvestre** (H.). — *La réforme judiciaire en Egypte devant l'Assemblée Nationale.*

Marseille, *Journal de Marseille*, 1875, 104 pp. in-8°.●

1005. *Conséquences militaires du Canal.*

(*Revue Britannique*. Paris, n° de déc., p. 491.)

1006. *Résultats (du Canal) pour l'Égypte.*

(*Revue Britannique*. Paris, n° de déc., p. 524.)

1007. *Achat de 177 000 actions par* **Disraeli**.

(*Revue Britannique*. Paris, n° de déc., p. 538.)

○ ● ○ ● ○

1008. *Plan de la baie de Suez.*

Plan corrigé en 1875, n° 3044 du dépôt de la Marine.

1009. *Chart of the Suez Canal.* From Admiralty and French Surveys. By **J. Bartholomew** (With supplementary chart, showing the Approaches to the Suez Canal and Plans of Ports Saïd and Suez).

London, 1875.
[Brit. Mus. London : 64470 (21).]

1876

1010. **Lesseps** (F. de). — *Sur les lacs Amers de l'Isthme de Suez.*

(*Compte rendu de l'Académie des sciences*. Paris, vol. 82, pp. 1133 à 1137.)

1011. **Lesseps** (F. de). — *Étude sur plusieurs questions relatives au Canal de Suez.*

(*Compte rendu de l'Académie des sciences*. Paris, vol. 82, pp. 1137, 1138.)

1012. **Lesseps** (F. de). — *History of the Suez Canal : a personal narrative.* Translated by Sir H. **Drumond Wolff**.

London, Blackwoods, 1876, in-12.

1013. **Lesseps** (F. de). — *Suez Canal : letters and documents descriptive of its rise and progress in 1854-56. Translated by* **N. d'Anvers**.

London, H. S. King, 1876, in-8°.

○ ○ ○

1014. **Amos** (Sheldon). — *The Purchase of Suez Canal Shares and International Law.*

London, Ridgway, 1876, 35 pp. in-8°.●

1015. *The Suez Canal and Commerce.*

(*Banker's Magazine*. New-York, vol. 30, p. 269.)

1016. *The Suez Canal and F. de Lesseps.*

(*Chamber's Edinburgh Journal*. Edinburgh, vol. 53, p. 113.)

1017. **Fare** (W.) — *Finance of the Suez Canal.*

(*Journal of the Statistical Society*. London, vol. 39, p. 497.)

1018. *The Story of the Suez Canal.*
(*All the Year Round.* London, vol. 35, p. 349.)

1019 à 1021. *The Suez Canal.*
(Articles insérés dans 1) *the Edinburgh Review.* Edinburgh, vol. 143, p. 250; — 2) *the Quarterly Review.* London, vol. 142, p. 429; et — 3) *the Banker's Magazine.* New-York, vol. 30, p. 301.)

1022. *Suez Canal Company. Statement and argument in support of the Claim of H. Britannic Majesty's Government to be represented and to Vote at general Meetings.*
London, Foreign Office, 7 déc. 1876. 13 pp., in-fol.●

1023. *Correspondence respecting the purchase by H. M. Government of the Suez Canal shares belonging to the Egyptian Government. Parliamentary Paper* [Egypt. nº 1 (1876)].
London, Harrison et Sons, 1876, 36 pp. in-fol.●

1024. *Correspondence respecting the Suez Canal.*
Parliamentary Paper [Egypt. Nº 2 (1876)].
(In continuation of Papers presented to Parliament in 1874 : « Commercial nº 19 ».)
London, Harrison et Sons, 1876, 163 pp in-fol.●

1025. *Suez Canal shares.*
Memoranda by lord **Tenterden** and M. F. S. **de Reilly**.
Parliamentary Paper [Egypt. nº 5 (1876)].
London, Harrison et Sons, 1876, 45 pp. in-fol.●

1026. *Concessions, Conventions, Statutes and Resolutions of the Suez Canal Company with the Sultan's Firman.*
Parliamentary Paper [Egypt. nº 6 (1876)].
London, Harrison et Sons, 1876, 48 pp. in-fol.●
[Réimprimé en août 1883 sous le nº 23 (1883).]
(Voir nº 1199.)

1027-1028. *Further Correspondence respecting the Suez Canal Dues.*
Parliamentary Paper [Egypt. nº 9 (1876)].
London, Harrison et Sons, 1876, 33 pp. in-fol.
Traduit en français sous le titre : Compagnie universelle du Canal maritime de Suez. Suite de la correspondance concernant le Canal de Suez. Présentée aux deux Chambres du Parlement (britannique) par ordre de S. M.
Paris, (s. d.).●

1029. **Urquhart** (David).— *Mr. Urquhart on the Suez Canal.*
(Reproduction d'une lettre adressée à « la Décentralisation de Lyon », en date du 2 déc. 1875.)
(*Diplomatic Review*, xxiv, nº 1.)●

1030. **Urquhart** (David). — *M. Urquhart on the Suez Canal in* 1853. A chapter extracted from « the progress of Russia in the West, North, and South ».
London, 1876, 16 pp. in-8º.
(*Diplomatic Review*).●

1031. *The great Events of the last three months.* — (Article relatif aux achats des titres du Khédive.)
(*Diplomatic Review*, xxiv, nº 1.)●

1032. **Humboldt** *on the Suez Canal.* Extrait du *Cosmos*, vol. 2, p. 200.
(*Diplomatic Review*, xxiv, nº 1.)●

1033. *The false move on Egypt.*
(*Gentleman's Magazine.* London, janv.)

1034. **Magniac** (Charles). — *On the commercial aspects of the Suez Canal.*
[*Journal of the Society of arts.* London, xxiv, nº 1214 (25 février) et nº 1215 (3 mars).]●

1035. *The life of Henry John Temple Viscount.* Palmerston (1846-1865).
London. Bentley et Sons, 1876, 2 vol.●

1036. *The Suez Canal.*
(*Nautical Magazine.* London, vol. 45, nº 1.)●

1037. **Fitzgerald** (Percy), M. A. — *The great Canal at Suez : its political, engineering and financial history. With an account of the struggles of its projector Ferdinand de Lesseps.*
London, Tinsley brothers, 1876, 2 vol. de 335 et 347 pp. in-8º.
[Bibl. Nat. O³b 399.]

○ ○ ○

1038. *Tribunal d'Ismaïlia. Conclusions pour la Compagnie du Canal de Suez contre M.* **Mitrovich**.
Port-Saïd, 1876 (mai.)●

1039. *Compagnie universelle du Canal maritime de Suez. Exploitation. Règlement de navigation dans le Canal maritime de Suez.*
Paris (1876), impr. de A. Pougin, in-4º, pièce.

1040. *Assemblée des actionnaires.*
(*Revue Britannique.* Paris, juillet p. 289.)

1041. **Pâris** (Vice-amiral). — *Notice jointe au plan en relief du Canal maritime de Suez.*
Paris, Chaix, (1876), gr. in-fol. Plano.
(Voir *Revue maritime*, Paris, vol. 48, p. 286.)
[Bibl. Nat. O³b 406.]

1042. **Erckmann-Chatrian.** — *Souvenirs d'un ancien chef de chantiers à l'Isthme de Suez*, suivis de *l'Exilée* (poésie).
Paris, Hetzel et Cie, 1876, in-12.

○ ○ ○

1043. Измаилія. Путешествіе БЕККЕРА (Разборы).

(**Живоп. Обозрѣніе**, 1876, N° 9 (Рез. В. В.) и **Новости**, 1877, N° 245.)

(Voir n° 990.)

○ ● ○ ● ○

1044. *Les plans en relief de l'Isthme de Suez.*

(*Revue Britannique.* Paris, n° de février, p. 497.)

1877

1045. *Ferdinand de Lesseps* (avec portrait).

(*Eclectic Magazine.* New-York, vol. 89, p. 761.)

○ ○ ○

1046. **Prokesch-Osten** (Graf von). — *Mehemet-Ali, Vize-König von Ægypten.* Aus meinem Tagebuche 1826-1841.

Wien. 1877, Braumüller, in-8° de III et 173 pp.

1047. **Kossmann** (R.). — *Zoologische Ergebnisse einer Reise in die Küstengebiete des Rothen Meeres, Erste Hälfte.*

Leipzig, 1877.

1048. *Eröffnung des Süsswassercanals Ismaïlieh.*

(*Petermann's Mittheilungen.* Gotha, vol. 23, pp. 191 et 231.)

1049. **Fuchs** (Th.). — *Die geologische Beschaffenheit der Landenge von Suez.*

Wien, Gerold's Sohn, 1877, 18 pp. in-8° avec 1 carte et 2 planches.●

○ ○ ○

1050. *Suez Canal Company. Statement and argument in support of the Claim of H. Britannic Majesty's Government to immediate payment of the Capital of their Shares drawn for Repayment.*

London, Foreign Office, 1er janv. 1877, 3 pp. in-fol.●

1051. *Further Correspondence respecting the affairs of the Suez Canal. Parliamentary Paper* [Commercial n° 14, (1877)].

London, Harrison et Son, 1877, 72 pp. in-fol.
(Ce document portant le n° 123 avec 2 annexes a été traduit en français et publié dans le n° 1028 de l'année 1876.)●

○ ○ ○

1052. **Cotard** (Ch.). *Note sur l'aménagement des eaux.*

Paris, Chaix, 1877.

1053. **Léon**, ingénieur en chef. — *Le Canal de Suez et la politique.* Lettre.

(*Journal des Économistes*, Paris, vol. 47, p. 745.)

1054. **Gouvidou** (Dr H.). — *Itinéraire du Canal de Suez.*

Paris, Challamel, 1877, in-18.

1055. *Le Canal de Suez et les torpilles du Khédive.*

(*Revue Britannique.* Paris, août, p. 508.)

1056. *Assemblées des actionnaires de la Compagnie de Suez.*

(*Revue Britannique.* Paris, juin, p. 640.)

1057. **Saint-Priest** (Comte **de**). — *Mémoires sur l'ambassade de France en Turquie et sur le commerce des Français dans le Levant*, par le comte de Saint-Priest. Suivi du texte des traductions originales des capitulations et des traités conclus avec la Sublime Porte ottomane. Publiés par Ch. **Scheffer**.

Paris, Leroux, 1877, in-8°.
(Ouvrage formant le tome 6 des : *Publications de l'École des langues orientales vivantes.*)

1878

1058. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *L'influence du progrès de la géographie sur la navigation. La vraie protection de la marine marchande.*

(*Journal des Économistes.* Paris, vol. 4, p. 291.)

1059. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *Conférence sur le Canal de Suez au palais de l'Exposition Universelle*, 6 juillet 1878.

Paris, A. Pougin, 1878, in-8° pièce.
[Bibl. Nat. O³b 459.]

1060. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *Courants observés dans le Canal de Suez et conséquences qui en résultent.*

(*Comptes rendus de l'Académie des sciences.* Paris, vol. 87, pp. 142 à 145.)

○ ○○

1061. **Schmidt** (C.). — *Hydrologische Untersuchungen des Wassers des Rothen Meeres.*

(Inséré dans le *Bulletin de l'Académie imp. des sciences de Saint-Pétersbourg*, vol. 24, pp. 227 à 235 et 247 à 258.)

1062. **Fuchs** (Th.). — *Die geologische Beschaffenheit der Landenge von Suez.*

(*Denkschriften der K. Akad. der Wissenschaften zu Wien. Mathemat.-naturw. Classe*, vol. 38, 2e division, pp. 25 à 42.)

○ ○ ○

1063. *The Suez Canal and Trade.*

(*Banker's Magazine.* New-York, vol. 32 p. 110.)

1064. **Macdonell** (J.). — *Legal Position of the Suez Canal.*

(*Fraser's Magazine.* London, vol. 97, p. 654.)

1065. *Suez Canal Correspondence respecting tonnage measurement. Parliamentary Paper* [Commercial. n° 12 (1878).

London, Harrison et Sons, 1878, 105 pp. in-fol.●

1066. *Correspondence respecting the Affairs of the Suez Canal.*
Parliamentary Paper [Commercial. n° 13 (1878)].

London, Harrison et Sons, 1878, 31 pp. in-fol.●

o o o

1067. *La délégation de Suez. Son origine, son avenir, sa valeur, comparée à celle de l'action de Suez. Arbitrage entre les deux valeurs*

Paris, Marie Blanc (54, rue Dombasle), 1878, 12 pp. in-8°.●

1068. *Le Canal de Suez.*

(*L'Illustration.* Paris, n°s des 10 et 31 août, et 2 nov.)

1069. *Commission supérieure d'enquête.— Rapport préliminaire a S. A. le Khédive.*

Alexandrie, S. Mourès, 1878.●
(V. n° 1085.)

1070. **Ginoux** (Louis). — *Étude maréographique en Egypte, sur l'envahissement des sables et graviers dans différents ports et fleuves du monde.*

Port-Saïd, chez l'auteur, 1878. 22 pp. in-8.●

1071. *Le Canal de Suez* : Lord **Palmerston** l'a-t-il nommé l'entreprise la plus insensée des temps modernes?

(*Intermédiaire des chercheurs et curieux.* Paris, t. XI, p. 583.)

1072. *Diminution dans les recettes de l'Isthme de Suez.*

(*Revue Britannique.* Paris, août, p. 524.)

1073. **Twiss** (Sir **Travers**).— *Sur la neutralisation ou protection internationale du Canal de Suez.*

(*Annuaire de l'Institut de droit international.* Bruxelles, 1878, p. 147.)
[Bibl. Nat. E 26.]

o o o

1074. Нейтрализація Суэзскаго канала, или учрежденіе надъ нимъ протектората государствъ Стараго и Новаго свѣта.

(**Кроншт. Вѣстникъ**, 1878, N° 1844.)

1879

1075. *Portrait de M. de Lesseps* par M. Léon Bonnat, article par Mar. Fontane.

(*Vie moderne.* Paris, n° du 2 août, pp. 264 et 268.)

1076. **Lesseps** (Ferd. **de**).— *Sur la situation de la rade de Port-Saïd.*

(*Comptes rendus de l'Académie des Sciences,* vol. 88, pp. 785 à 787.)

1077. **Lesseps** (Ferd. **de**).—*Le Canal interocéanique et le Congrès géographique de 1879.*

(*Nouvelle Revue.* Paris, t. I, n° du 1er octobre.)

1078. **Lesseps** (Ferd. **de**.) — *Le projet du Canal interocéanique.*

(*Journal des Économistes.* Paris, vol. 8, p. 283.)

1079. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *Situation de la rade de Port-Saïd en 1878.*

(*Revue maritime.* Paris, vol. 61, p. 666.)

1080. Исторія Суэзскаго канала. Статьи Ф. ЛЕССЕПСА.

(**Нива**, 1879, N° 46.)

o o o

1081. **Roth** (J.). — *Allgemeine und chemische Geologie.*

Berlin. Hertz, 1879, VIII et 633 pp. in-8°.
Le 1er vol. de cette géologie contient des études relatives aux eaux du Canal de Suez (voir pp. 484, 529, 530.)

o o o

1082. *Further Correspondence respecting the Affairs of the Suez Canal.*
Parliamentary Paper [Commercial, n° 23 (1879)].

London, Harrison et Sons, 1879, 116 pp. in-fol.●

o o o

1083. *Étude sur le Canal de Suez.*
(Extrait du *Moniteur de l'Epargne.*)

Paris, Société publications périodiques, 1879.

1084. **Dabbous** (G.). — *Le dixième anniversaire de l'inauguration du Canal de Suez.*

Port-Saïd, Serrière, 1879, 18 pp. in-8° (avec photogr. de Lesseps).
(Extrait du *Bosphore de Suez*, n° du 17 nov.)

1085. *Commission supérieure d'enquête. — Rapport concernant le règlement provisoire de la situation financière.*

Le Caire, Delbos-Demeuret, Jablin et Cie, 1879.●
(Voir n° 1069.)

1086. **Ginoux** (Louis).— *Une cause de décadence des finances égyptiennes. La Compagnie du Canal maritime de Suez et ses agissements. Protestation internationale.*

Alexandrie, 1879, in-8° pièce.
[Bibl. Nat. O3b 472.]

1087. *Le Canal maritime de Suez.*

(*Revue maritime* (?). Paris, vol. 52, p. 139.)

1087 *bis.* **Barrère** (Camille). — *La France et l'Angleterre en Egypte.*

(*Nouvelle Revue*, t. 1, 4e livr., pp. 871 à 885.)

1088. **Ginoux** (Louis). — *L'inquisition sous la réforme judiciaire en Egypte.*

(s. l.) (1879) in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. F 3.]

(Mémoire pour L. Ginoux et consorts, propriétaires d'immeubles à Port-Saïd contre la C[ie] du Canal maritime de Suez.)

1089. **Ginoux** (L.). — *Protestation internationale sur le procès intenté injustement par la Compagnie du Canal maritime de Suez contre les collaborateurs de l'œuvre dudit canal, fondateurs des villes de Port-Saïd et d'Ismaïlia. Conclusions.* Étude de L. Ginoux.

(s. l.) (s. d.) in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. F 3.]

1090. **Dauzats**. — *Note comparative entre le Canal de Suez et les divers tracés proposés pour le Canal interocéanique.* Meaux, impr. Ch. Cochet, (s. d.), 24 pp. in-4°.
[Bibl. Société Géographie. Paris, B 6/254.]

1090 *bis*. **Ebers** (Georges). — *L'Égypte. I. Alexandrie et le Caire.* Traduction de Gaston **Maspero**.

Paris. Firmin-Didot et C[ie], 1879, in-4° avec 332 grav., dont 67 hors texte, et une carte.
(Voir n° 1113 *b*.)

○ ○ ○

1091. **Beccari** (G.-B.). — *I commercio italiani nel Mar Rosso.*

(*Bulletin Soc. géogr. ital.*, n° 1.)

○ ● ○ ● ○

1092. *Mediterranean Sea. The Suez Canal. Chiefly from a French Survey trade in 1876.* (Isthmus of Suez.)

(Admiralty Chart.)
London, 1879.
[Brit. Mus. London, Sec. 5 (233).]

1880

1093. — *Addresses at the de Lesseps Banquet*, given at Delmonico's. March 1, 1880, in-8°.

New-York, 1880.
[*Bibl Royal Geographic. Society. London.*]

1094. **Lesseps** (F. de). — *History of the Suez Canal.*

(*Appleton's Journal.* New-York, vol. 23, p. 465.)

1095. *Le banquet annuel du Cobden Club*; M. de Lesseps, par M. **J. Clément**.

(*Journal des Économistes.* Paris, vol. 11, p. 230.)

1096. Лессепсъ и Панамскій каналъ.

(**Молва**, 1880, N° 25.)

1097. Лессепсъ.

(**Лучъ**, N° 20, изъ газ. **Times**.)

1098. Г. де-Лессепсъ въ Панамѣ.

(**Московскія Вѣдомости**, N° 58.

1099. Лессепсъ въ Америкѣ.

(**Московскія Вѣдомости**, N°N° 79 и 108.)

○ ○ ○

1100. *Dock-, Entlœschungs-und Lootsengebühren im Ibrahimhafen von Suez.*

(*Deutsches Handels-Archiv*, publié par le ministère prussien de l'Intérieur. Berlin, vol. 1, p. 234.)

1101. *Hafen Tarifreglement für Alexandrien.*

(*Deutsches Handels-Archiv*, vol. 2, p. 318.)

1102. *Port-Saïd : Schiffsverkehr im Jahre 1879.*

(*Deutsches Handels-Archiv*, vol. 2, p. 76.)

○ ○ ○

1103. **Rogers** (E. T. et M. E.). — *The Suez Canal.*

(*Art Journal.* London, vol. 32, p. 289.)

1104. **Rockwell** (C. H.). — *The Suez Canal and Egyptian Finances.*

(*Appleton's Journal.* New-York, vol. 24, p. 82.)

1105. **Morgan** (P. H.). — *History of the Suez Canal.*

(*Appleton's Journal.* New-York, vol. 23, p. 303.)

1106. *Further Correspondence respecting the Affairs of the Suez Canal Company.*

Parliamentary Paper (2715) with a plan 1880.

1107. *Further Correspondence respecting the Affairs of the Suez Canal Company. Parliamentary Paper* [Commercial. n° 45 (1880).

London, Harrison et Sons, 1880, 22 pp. in-fol. avec plan.●

○ ○ ○

1108. **Sarter** (St.). — *Le Canal de Suez. Parité du revenu et de la valeur de ses différents titres.*

Paris, Lecuir, 1880, 4 pp. in-4°.●

1109. *Ministère de l'Intérieur. Direction générale de la statistique.*
Bulletin trimestriel de la navigation par le Canal de Suez. Avec une introduction qui résume le mouvement du transit depuis l'ouverture du Canal jusqu'au 31 déc. 1879.

Le Caire, impr. de l'Etat-major général, 1880 (1[re] année), in-4°.
[Bibl. Nat. O[3]b 498, 503 et 558; — et British Mus. 8229, h.]

1110. *Canal de Suez. Dimensions, croisements, durée de la traversée, entretien.*

(*Bulletin du Ministère des Trav. publ.* Paris, vol. 2, pp. 65 à 67.)

1111. **Twiss** (Sir **Travers**). — *Rapport sur la neutralisation ou protection internationale du Canal de Suez.*

(Publié dans l'*Annuaire de l'Institut du droit internat.* Bruxelles, 1880, pp. 111 à 128.)
[Bibl. Nat. E 26.]

1112. **Twiss** et **Martens** (de Saint-Pétersbourg). — *Rapport sur la neutralisation ou protection internationale du Canal de Suez.*

(Publié dans l'*Annuaire de l'Institut du droit internat.*, pp. 329 à 351.)

1113. *Droits de bassin de déchargement et de pilotage dans le port d'Ibrahim à Suez.*

(*Journal officiel de la Rép. Franç.*, p. 5427.)

1113 *a.* Affaires étrangères. — *Documents diplomatiques. Affaires d'Egypte.*

Paris, Imprim. Nationale 1880, 384 pp. in-4°.

1113 *b.* **Ebers** (Georges). — (Deuxième partie). *Du Caire à Philae.* Traduction de Gaston **Maspero**.

Paris, Firmin-Didot et Cie, 1880, in-4° avec 332 gravures, dont 67 hors texte et une carte. (Voir n° 1090 *bis.*)

1881

1114. **Lesseps** (**F. de**). — *Discours prononcé le 15 sept.* 1881 *au Congrès géographique de Venise.*

(*Revue de Géographie.* Paris, vol. 9, p. 385.)

1115. **Lesseps** (**F. de**). — *Discours prononcé le 5 sept.* 1881 *au Congrès géographique de Lyon.*

(*Revue de Géographie*, vol. 9, p. 452.)

o o o

1116. **Fuchs** (Th.). — *Ueber die geologische Beschaffenheit der Landenge von Suez und den Amurliman im Nordjapanischen Meere.*

(*Verhandlungen der K. K. geologischen Reichsanstalt zu Wien*, pp. 178 à 181.)

1117. *Schiffahrt durch den Suezkanal im Jahre* 1879.

(*Deutsches Handels-Archiv.* Berlin, vol. 1, p. 39.)

1118. *Hafen Tarifreglement für Alexandrien.*

(*Deutsches Handels-Archiv*, vol. 1, p. 632.)

o o o

1119. *The Suez Canal Company. Correspondence respecting the Dues levied by « Parliamentary Paper »* (2805), 1881.

1120. *Correspondence respecting the Dues levied by the Suez Canal Company. Parliamentary Paper* [Commercial n° 13 (1881)].

London, Harrison et Sons, 1881, 18 pp. in-fol.●

o o o

1121. *La question égyptienne.*

Paris, Leroux, nov. 1881, 39 pp. in-8°.●

1122. *Documents et extraits de journaux relatifs aux affaires d'Égypte* (février-mai 1881).

Paris, Chamerot, 1881, 116 pp. in-4°.

1123. **Poisson**. — *Canal de Suez. La vérité, rien au delà.*

(Signé : Poisson, 5 juin 1881.)

Paris, Lecuir, 1881, in-4°, pièce.
[Bibl. Nat. O²b 500.]

1124. **Vergne**. — *Note sur le percement de l'Isthme de Suez*, écrite le 21 septembre 1854, en rade de Varna.... suivie d'une lettre à M. Gambetta... et de pièces diverses.

Pithiviers, Impr. Nouvelle, 1881, in-8°.
[Bibl. Nat. O²b 508.]

1125. *Cours moyens des actions de la Compagnie de Suez*, 1870 *à* 1881.

(*Bulletin du Ministère des Travaux publics.* Paris, vol. 3, p. 237.)

1126. **Vigouroux** (F.). — *L'Isthme de Suez. Son état actuel et son état ancien.*

(*Revue des questions historiques.* Paris, vol. 29, pp. 30 à 39.)

1127. *Statistique des bateaux passant a Suez.*

Le Caire, 1881.

1128. *Bulletin trimestriel de la navigation par le Canal de Suez.*

Le Caire, 1881, in-4°.

1129. **Ritt**. — *Le Canal maritime de Suez.* Conférence faite à la Société de Géographie de Rochefort, le 18 février 1881.

Rochefort, 1881, in-8°, broch.

1129 *bis.* Affaires étrangères. — *Documents diplomatiques. Affaires d'Égypte* [1880].

Paris, Imprim. Nationale 1881 (?), 160 pp. in-4°

o ● o ● o

1130. *Charts, etc. Admiralty Charts, Suez corrected* 1881. (No. and size 233 DE Scale *m* = 1,5.)

1882

1131. **Lesseps** (**F. de**). — *Allocution prononcée le* 29 *octobre* 1882 *à l'Assemblée générale de la Société de Topographie de France* (à la Sorbonne).

(*Revue de Géographie.* Paris, vol. 11, p. 404.)

o o o

1132. *Fauna des Suez Kanals.*
(*Ausland*, p. 219.)

1133. *Ertrag des Suez Kanals.*
(*Ausland*, p. 759.)

1134. *Electrische Beleuchtung des Suez Canals.*
(*Centralblatt der Bauverwaltungen*, publié par le Ministère prussien des Travaux publics. Berlin, p. 140.)

1135. **Janiczek** (Z.). — *Der Handel im Rothen Meere.*
(*Osterreichische Monatsschrift für den Orient*. Wien, (1882?), nº 10, pp. 155 à 159.)

1136. *Verkehr des Suez Kanals.*
(*Osterreichische Monatsschrift für den Orient*, 1882, nº 10, p. 36.)

1137. *Port-Saïd : Schiffsverkehr im Jahre* 1881.
(*Deutsches Handels-Archiv*. Berlin, vol. 1, p. 339.)

1138. **Keller** (C.). — *Die Fauna im Suez kanal* und die Diffusion der mediterraneen und erythræischen Thierwelt.
Basel, 1882, in-4º, 39 pp.
[Brit. Mus. 7208 h 16.]

○ ○ ○

1139. *The Suez Canal « Parliamentary Papers »*, 3345 relating to the affairs of 1882. (With a plan) 1882.

1140. *Plans of the Suez Canal and of the Country between the Canal and Cairo.*
(*The Illustrated London News*. London, vol. 81, pp. 33 et 218.)

1141. *A second Suez Canal.*
(*The Engineer*. London, vol. 54, p. 239.)

1142. *Papers relating to the Affairs of the Suez Canal.*
Parliamentary Paper. [Commercial nº 37 (1882)].
London, Harrison et Sons, 1882, 59 pp. in-fol. avec plan.●

1143. **Rathbone** (W) (M. P.).— *Great Britain and the Suez Canal. With a letter from C. M.* **Norwood**, M. P. (to the editor of *The Times*) on the same subject.
London, Chapman et Hall, 1882, 15 pp. in-8º.●
(Voir nº 1147.)

1144. **Rundall** (lieut. gener. F. H.). — The highway of Egypt is it the Suez Canal or any other route between the Mediterranean and Red Sea ?
London, P. S. King, 1882, 14 pp. in-8º.●
[Brit. Museum 8028. le. 20 (12).]

1145. *Suez Canal Traffic. Return of the Traffic.*
London, 1882, et années suiv., in-4º.
[Brit. Mus. 8229 h.]

1146. **Dunsany** (Adm. Lord). — *The Suez Canal and England.*
(*Nineteenth Century*. London, vol. 12, p. 839.)

1147. **Rathbone** (W.). — *The Suez Canal and Great Britain.*
(*Fornightly Review*. London, vol. 38, p. 234.)

1148. **Rundall** (F.-H.).— *The Suez Canal.*
(*The Journal of the Society of arts*. London, vol. 31, p. 196.)

1149-1150. *The Suez Canal.*
(Publié dans : 1) *Foster's Monthly Reference Lists*. Providence, vol. 2, p. 3; 2) *Banker's Magazine*. London, vol. 42, p. 603.)

1151. **Hollinsworth** (V.-M.).— *The Suez Canal.*
(*International Review*. New-York, vol. 13, p. 160.)

1152. *British Expedition to Egypt* 1882.
Notes publiées par *The Graphic* de Londres, vol. 26 et contenant :
The Suez Canal, pp. 26 et 194; — The Cape Route via the Suez Canal, p. 50; — Europe and the Suez Canal, p. 170; — The P. and O. Steamer « Ancona » passing through the Canal, p. 101; — H. M. S. « Orion » in the Suez Canal, p. 213; — Views of the Suez Canal, pp. 224, 225; — Bird's eye their of the Canal, *Supp.* sept. 2nd; — Grenadier Guards on « the Batavia » entering the Canal, p. 245; — Seaforth Highlanders on guard at the Suez Hotel, *Supp.* sept. 9th; — Mule Battery at the Suez Canal, *Supp.* sept. 16th.

○ ○ ○

1153. **Ruiz** (E.). — *Puertos del Canal de Suez.*
(*Bol. de med. nav.* San Fernando, vol. 5, pp. 221 et 254.)

1154. *Documentos diplomaticos presentados a las Cortes en la legislatura de* 1882 *por el Ministerio de l'Estado.*
Madrid, 1882.
(Sur les questions relatives au Suez.)●
(Voir nº 1361).

○ ○ ○

1155. *Compagnie universelle du Canal maritime de Suez. — La question des quarantaines. Note et documents.*
Recueil pour la Commission nommée par l'Acad. des Sciences. (1881, 1882.)
Paris, Mouillot, 1882, 21 pp. in-4º.●

1156. **Loua** (Touss.).— *Le Canal de Suez.*
(*Journal de la Société de Statistique de Paris*, vol. 23 (?), p. 72.)

1157. **Guichard** (Jules). — *Colonisation de l'Isthme de Suez.*

(*Nouvelle Revue*. Paris, t. 14, n° du 15 janv.)

1157 *bis*. **Guichard.** — *Précis historique du domaine de l'Ouâdy.*

(s. l.), (s. d.) 21 pp. autogr. in-8°.
[Bibl. H. Boucard. Paris.]

1157 *a*. Affaires étrangères. — *Documents diplomatiques. Affaires d'Égypte* [1881.]

Paris, Imprimerie Nationale, 1882, 72 pp. in-4°.

1157 *b*. Affaires étrangères. — *Documents diplomatiques. Affaires d'Égypte* [1881-1882].

Paris, Imprimerie Nationale, 1882, 158 pp. in-4°.

1157 *c*. Affaires étrangères. — *Documents diplomatiques. Affaires d'Égypte* [1882 nov.]

Paris, Imprimerie Nationale, 1882, 167 pp. in-4°.

1157 *d*. Affaires étrangères. — *Documents diplomatiques. Affaires d'Égypte* [1882, juillet.]

Paris, Imprimerie Nationale, 1882, 160 pp. in-4°.

1157 *e*. **Gambetta**, président du Conseil, ministre des Affaires étrangères, parle au sujet de l'interpellation de M. Jules Delafosse sur la politique du Gouvernement français en Égypte, pp. 759; et sur le projet de loi concernant le crédit extraordinaire de 7 835 000 francs relatif aux événements d'Égypte, pp. 1317.

(*Journal officiel : Débats de la Chambre des députés.*)

1157 *f*. **Freycinet (de)**, président du Conseil, ministre des Affaires étrangères, répond à l'interpellation de M. Jules **Delafosse**, sur les affaires d'Egypte pp. 172, 756 à 763, et à la question que M. **Villeneuve** lui adresse sur la politique française en Egypte, pp. 568; — répond à la question que lui adresse M. **Ténot** sur les événements d'Alexandrie, pp. 870; à la question de M. **Casimir-Perier** sur l'ouverture de la Conférence de Constantinople, pp. 990; à la question de M. **Lockroy** au sujet des événements d'Egypte, pp. 1043; — répond à l'interpellation de M. **Ballue** relative à l'indemnité proposée pour les victimes de Saïda, pp. 1148; — prend part à la discussion du projet de loi concernant le crédit extraordinaire de 7 835 000 francs relatif aux événements d'Egypte, pp. 1313, 1320 et dans la discussion du projet de loi portant ouverture d'un crédit extraordinaire de 9 400 000 francs pour l'envoi de troupes en Egypte, pp. 1496, 1503.

(*Journal officiel : Débats de la Chambre de députés.*)

1157 *g*. **Clémenceau**, député de la Seine, — prend part dans la discussion de l'interpellation de M. **Delafosse** sur la politique du Gouvernement français en Egypte, et demande l'ordre du jour pur et simple, p. 762; — parle du projet de loi concernant le crédit extraordinaire de 7 835 000 francs relatif aux événements d'Egypte, pp. 1320, 1325 et 1329; — prend part dans la discussion du projet de loi portant ouverture d'un crédit extraordinaire de 9 400 000 francs pour l'envoi de troupes en Egypte, pp. 1505, 1510.

(*Journal officiel : Débats de la Chambre des députés.*)

1157 *h*. **Waddington**, sénateur de l'Aisne, — parle dans la discussion du projet de loi portant ouverture d'un crédit extraordinaire de 7 835 000 francs au ministre de la Marine par suite des événements d'Egypte, pp. 902.

(*Journal officiel : Débats du Sénat.*)

1158. **Roux** (J. **Charles-**). — *Passage du discours du chancelier de l'Echiquier* (M. **Goschen**) *relatif à l'achat par l'Angleterre de la part du vice-roi d'Egypte dans le Canal de Suez.*

(Publié dans *Vingt ans de vie publique*, par J. Charles-Roux. Paris, 1892, pp. 427, 428.)

1159. *Le Canal maritime de Suez.*

(*Nature*. Paris, pp. 243, 283 et 342.)

1160. **Alloury** (L.). — *Comment s'est fait le Canal de Suez?* Pages d'histoire contemporaine, recueillies sur les documents de M. de Lesseps.

Paris, Challamel aîné, 1882, in-12, 137 pp.
(Extrait du *Journal des Débats*. Paris.)
[Brit. Mus. London, 8235, aaa 12, et Bibl. Nat. Paris, O³b 518.]

1161. *Variation du cours et du revenu des valeurs émises par la Compagnie.*

(*Bulletin du Ministère Trav. publ.* Paris, vol. 6, pp. 152, 153.)

1162. **Ganeval** (A.). — *L'Égypte, les habitants, le Canal de Suez.*

(*L'Exploration*, XIV, n° 289, pp. 319 à 326.)

1163. **Vergne.** — *Le percement de l'Isthme de Suez.*

Paris, 1882, 51 pp.

1164. **Martens** (F.). — *La question égyptienne et le droit international.*

Bruxelles, Murquardt, 1882, in-8°.

1165. *Protocole, dit de « désintéressement » pour le règlement des affaires d'Egypte.* Signé à Constantinople le 22 juillet 1882.

(*Recueil des Traités de la France*, par De Clercq. Paris, vol. 14, p. 57.)

1166. **Renault** (L.). — *Le Canal de Suez.*
(*La Loi.* Paris, nos des 10 et 16 août.)

○ ● ○ ● ○

1167. *Maps of isthmus of Suez, Canal and Lower Egypt with railways. Inset Map showing British Possessions between England and India.* Originally published from informations furnished by M. de Lesseps. Republished with additions.
London (**Wyld**), August, 1882.

1168. **Wyld's** *Military Staff. Map of Egypt, from Ismaila to Cairo including the whole course of the Suez Canal. 1 sheet.*
London, 1882.

1883

1169. **Lesseps** (F. **de**). — *Sur le caractère scientifique et civilisateur des grandes entreprises industrielles ayant pour but de faciliter les relations entre les peuples*, lu à la séance publique annuelle des cinq académies du 25 oct. 1883.

1170. *Réponse de M. F. de Lesseps aux plaintes du capitaine* **Rice** R. N.
Paris, Mouillot, 1883, 15 pp. in-4o.
(En français et en anglais.)

1171. *Life of Ferdinand de Lesseps.*
(*The Spectator*, vol. 56, p. 957.)

1172. **Lesseps** (F. **de**). — *Allocution prononcée le 20 avril* 1883 à l'Assemblée générale de la Société de Géographie.
(*Revue de Géographie.* Paris, vol. 12, p. 386.)

1173. **Lesseps** (F. **de**). — *Allocution prononcée le 22 avril* 1883 à l'Assemblée générale de la Société de Topographie de France (à la Sorbonne).
(*Revue de Géographie*, vol. 12, p. 328.)

1174. **Lesseps** (F. **de**). — *Discours prononcé le 27 août* 1883 à l'ouverture du Congrès géographique de Douai.
(*Revue de Géographie*, vol. 13, p. 297.)

1175. **Lesseps** (F. **de**). — *Allocution prononcée le 28 octobre* 1883 à l'Assemblée générale de la Société de Topographie de France (à la Sorbonne).
(*Revue de Géographie.* Paris, vol. 12, p. 464.)

1176. **Pinard** (A.). — *Ferdinand de Lesseps.*
Paris, 1883, in-12.

○ ○ ○

1177. *Erweiterungen des Suez Kanals.*
(*Centralblatt der Bauverwaltungen.* Berlin, pp. 308, 486.)

1178. *Ueber den Suezkanal.*
(*Allgemeine Bauzeitung*, vol. 48, p. 36.)

1179. **Keller** (C.). — *Naturwissenschaftliche Reisen aus dem Isthmus und am Rothen Meere*,
(*Mittheilungen der Ostschweizerischen geographisch commerciellen Gesellschaft.*) (Tiré aussi à part.)

1180. **Keller** (C.). — *Die Fauna im Suez Canal und die Diffusion der mediterranen und erythräischen Thierwelt.*
(*Neue Denkschriften der allgemeinen schweizerischen Gesellschaft für die Naturwissenschaften*, vol. 28, série 3.)

○ ○ ○

1181. **Fowler** (John) and **Baker** (Benjamin). — *A sweet-water ship Canal through Egypt.*
(*Nineteenth Century.* London, no 71, janvier.)

1182. *The Suez Canal.*
(*Banker's Magazine.* London, vol. 43, p. 711.)

1183. *The Suez Canal Negotiations.*
(*The Graphic.* London, vol. 28, p. 58.)

1184. Sir S. **Northcote's** *Motion on the Suez Canal.*
(*The Spectator*, vol. 56, pp. 953 et 984.)

1185. *The Future of the Suez Canal.*
(*The Spectator*, vol. 58, p. 1244.)

1186. *The Suez Canal; scheme of 1883 abandoned.*
(*The Spectator*, vol. 56, p. 949.)

1187. *The Suez Canal and the Government.*
(*The Spectator*, vol. 56, p. 920.)

1188. *Withdrawal of the Suez Canal Scheme.*
(*The Spectator*, vol. 56, p. 952.)

1189. *Agreement respecting the Suez Canal basis.*
(*The Spectator*, vol. 56, p. 1465.)

1190. **Mongredien** (A.). — *The Suez Canal Question.*
London, 1883, in-8o, 48 pp.
[Brit. Mus. 8228. b.31 (2).]

1191. **Hull** (E. C. P.) — *England and the Suez Canal.* A brief statement showing that a parallel British Canal has now become an absolute necessity.
London, Spottiswoode, 1883, in-8o, 72 pp.
[Brit. Mus. 8028 ee. 20 (15).]

1192. *Suez Canal. Returns of shipping and tonnage.* 1869 à 1882.

Parliamentar Paper [Commercial n° 8 (1883)].
London, Harrison et Sons, 1883, 3 pp. in-fol.●

1193. *Correspondence respecting reorganization in Egypt.*
Parliamentary Paper [Egypt. n°2 (1883)]
London, Harrison et Sons, 1883, 36 pp. in-fol.●

1193 *bis*. *Suez Canal (Trade from the* East). *Parliamentary Paper* 27 févr. 1883.
London, Harrison et Sons, 1883, 30 pp. in-fol.●

1194. *Correspondence respecting the Suez Canal.*
Parliamentary Paper [Egypt. n° 17 (1883)] et *Sessional Paper of the House of Lords* (C. 3698).
London, Harrison et Sons, 1883, 46 pp. in-fol.●

1194 *bis*. *Report by the British Suez Canal Directors on the provisional agreement with M. de Lesseps of july* 10, 1883.
Parliamentary Paper [Egypt. n° 12 (1883)] et *Sessional Papers of the House of Lords*, (C. 3672).
London, Harrison et Sons, 1883, 7 pp. in-fol.●

1195. *Report by Sir C. Rivers* **Wilson** *on an interview with the MM. de Lesseps and correspondence with M. F. de Lesseps relative to the provisional agreement respecting the Suez Canal.*
Parliamentary Paper [Egypt. n° 15 (1883)].
London, Harrison et Sons, 1883, 3 pp. in-fol.●

1196. *Despatch from the British Suez Canal Directors inclosing Report of M. F. de Lesseps to the general meeting of Shareholders*, 1883.
Parliamentary Paper [Egypt. n° 16 (1883)].
London, Harrison et Sons, 1883, 22 pp. in-fol.●

1197. *Papers respecting the project for making a maritime Canal from Alexandria to Suez*. 1872.
Parliamentary Paper [Egypt. n° 18 (1883)
London, Harrison et Sons, 1883, 3 pp. in-fol.●

1198. *Despatch from the Porte to the Ottoman ambassador in London of april* 6, 1863 *relative to the Suez Canal.*
Parliamentary Paper [Egypt. n° 20 (1883)].
London, Harrison et Sons, 1883, 7 pp. in-fol.●

1199. *Concessions, Conventions, Statutes and Resolutions of the Suez Canal Company with the Sultan's Firman.*
Parliamentary Paper [Egypt. n° 23 (1883)] et *Sessional Papers of the House of Lords* (C. 3805).
London, Harrison et Sons, 1883, 48 pp. in-fol. (Réimpression du « Livre Bleu » n° 6 de l'année 1876. ●

1200. *Navigation of the Suez Canal Directions Seeked Sea Pilot*, 1883, 3e édition; also Supplement corrected to June 1886. Published by the Admiralty.

1201. *The Future Capital of the British Empire. A possible solution of the Suez Canal and Eastern Question. A political Study by a Conservative-Radical.*
London, 1883, in-8°.

1202. *Suez Canal. Return of Shipping and tonnage*, 1869-1882.
« *Sessional Papers of the House of Lords* » 1883, (C. 3474).

1203. *Maritime Canal from Alexandria to Suez. Papers respecting Project for making*, 1872.
« *Sessional Papers of the House of Lords* » 1883, (C. 3728).

1204. *Despatch from the Porte to the Ottoman Ambassador in London of 6th April 1863 relative to the Suez Canal.*
« *Sessional Papers of the House of Lords* » 1883, (C. 3734).

1205. **Reid** (R. T.).—*Question of the Suez Canal.*
(*Contemporary*. London, vol. 44, p. 157.)

1206. **Bryce** (J.). — *End of the Suez Canal.*
(*Nation*. New-York, vol. 37, p. 158.)

1207. **Bryce** (J.). and **Langel** (A.) — *The Suez Canal; the English view, the French view.*
(*Nation*. New-York, vol. 37, pp. 112 et 113.)

1208. **Waring** (Chas.). — *Trusteeship of the Suez Canal.*
(*Fortnightly Review*. London, vol. 40, p. 737.)

1209. *International theory of the Suez Canal.*
(*The Spectator*, vol. 56, p. 921.)

1210. Lords **Granville** and **Salisbury** *on the Suez Canal.*
(*The Spectator*, vol. 56, pp. 917 et 918.)

1211. *Maritime Canal and Second Suez Canal.*
(*The Saturday Review*. London, vol. 55, p. 651.)

1212. *Second Suez Canal. Political articles.*
(*The Saturday Review*, vol. 56, pp. 31 et 65.)

1213. *The Second Suez Canal Proposal Ill-feeling in France.*
(*The Spectator*, vol. 56, pp. 598 et 631.)

1214. *Negociations relative to the Suez Canal.*
(*The Spectator*, vol. 56, pp. 917 et 918.)

1215. **Dicey** (E.) — *The Suez Canal and England.*
(*Nineteenth Century*. London, vol. 14, p. 189.)

1216. **Mills** (A.). — *The Suez Canal.*
(*National Review*. London, vol. 1, p. 737.

1217. *Chamber's of Commerce upon the Suez Canal.*
(*The Spectator*, vol. 56, p. 918.)

1218. *Company Proposition of the Suez Canal Company.*
(*The Spectator*, vol. 56, p. 631.)

1219. *The Suez Canal Debate.*
(*The Graphic*. London, vol. 28, p. 110.)
(*The Graphic*. London, vol. 28, p. 110.)

1220. *British Proposal for the Suez Canal.*
(*The Spectator*, vol. 56, p. 8.)

1221. *Deputation to M.* **Childers** *on the Suez Canal.*
(*The Spectator*, vol. 56, p. 917.)

1222. *Explanation of the arrangement respecting the Suez Canal.*
(*The Spectator*, vol. 56, p. 885.)

1223. *From Port-Saïd to Suez.*
(*Saturday Review*, vol. 55, pp. 692 et 728.)

1224. *The Suez Canal;* illustrations with portrait of M. de Lesseps.
(*The Illustrated London News*. London, vol. 83, nº du 21 juillet.)

1225. *The Suez Canal and the Euphrates Valley Railway.*
(*Van Nostrand's Eclectic Engineering Magazine*. New-York, vol. 28, p. 185.)

1226. *Dilemma on the Suez Canal.*
(*Blackwood's Magazine*. Edinburgh, vol. 134, p. 271.)

1227. **Say** (L.). — *The Suez Canal. France and England in Egypt.*
(Publié dans *Fortnightly Review*. London, vol. 40, p. 153; et reproduit dans le *Journal des Economistes*. Paris, vol. 23, p. 273 sous le titre : Sur la question du Canal de Suez, appréciée par M. Léon Say.)

1228. **Holland** (T. E.). — *International Position of the Suez Canal.*
(*Fortnightly Review*. London. vol. 40, p. 39.)

1229 à 1232. **Bryce** (J.). — *The Suez Canal new projected in 1883.*
(Articles insérés dans : 1) *the Nation*. New-York, vol. 37, p. 71; — 2) *Van Nostr. Ecl. Eng. Mag.* New-York, vol. 29, p. 250; — 3) *Spectator*. London, vol. 56, pp. 920 et 952 et — 4) *the Saturday Review*. London, vol. 55, p. 715 et vol. 56, p. 718.)

1233. **Waterfield** (O. C.). — *The Suez Canal negotiations with M. de Lesseps.*
(*Fortnightly Review*. London, vol. 40, p. 163.)

1234. **White** (H.). — *Question of the Suez Canal.*
(*The Nation*. New-York, vol. 37, p. 388.)

1235, 1236. *Le Canal de Suez.*
(Articles insérés dans : — 1) *The Engineering*, vol. 36, p. 521 et — 2) *Scientific American Supplement*, p. 6375.)

ooo

1237-1238. *Le Canal de Suez.*
(Articles insérés dans : 1) *Nouv. Annales de construction*, vol. 29, p. 21 et 2) *Revue maritime* vol. 78, p. 423.)

1239. *La ville de Suez.*
(*Revue maritime*. Paris, vol. 79, p. 149.)

1240. *Arrangement entre la Compagnie de Suez et les armateurs anglais.*
(*Journal des Economistes*. Paris, vol. 24, p. 454.)

1241. *Conséquences économiques du percement de l'Isthme; commerce d'exportation de Calcutta et le Canal de Suez* 1870 à 1882.
(*Bulletin du Ministère Trav. Publ.* Paris, vol. 8, pp. 479 et 480.)

1242. **Fournier de Flaix** (E.). — *L'Indépendance de l'Egypte et le régime international du Canal de Suez.*
Paris, Guillaumin, 1883, in-18, 215 pp.
[Bibl. Nat. Paris O² b 673].
[British Mus. London 8027. bbb 14.]

1243. *Travaux d'entretien du Canal de Suez.*
(*Oppermann : Nouvelles annales de la construction*, 1883, pl. 10, col. 21 à 26.)

1244. **Thomassy** (J.). — *La question de Suez et la politique de l'Angleterre.* Notes et pièces justificatives.
Paris, E. Dentu, 1883, in-8º de 53 pp.
[Brit. Mus. London 8028, dd. 12 (9) et Bibl. Nat. Paris O² b 555.]

1245. **Lacroix** (Dʳ Léon). — *Relation d'un voyage dans l'Océan Indien. Le Canal de Suez, la Mer Rouge, Aden, les Seychelles, la Réunion, Maurice.*
Lille, impr. L. Danel, 1883, in-8º.
[Bibl. Nat. G. 5245.]
(*Publication de la Société de Géographie de Lille.*)

1246. *La question du Canal de Suez.* Exposé rétrospectif et étude pour la double solution technique et financière. Par un ancien collaborateur et actionnaire des premiers jours. (Signé : F. P[aponot], 29 juin 1883.)

Paris, 1883 (Cosne, Bourra), 74 pp. in-8° avec 1 carte.
[Bibl. Nat. O² b 560.]

1247. *Travaux d'entretien du Canal de Suez.*
(*Annales des Ponts et Chaussées.* Paris, vol. 6 (?), p. 203.)

1248. **Gallut** (A.). — *Le Canal de Suez.*
(*Génie civil.* Paris, n° 16, p. 377 et n° 22, p. 545.)

1249. *Le Canal de Suez etc.*
(*Revue des Sociétés.* Paris, vol. 1er, août.)

1250. *Affaires étrangères. — Documents diplomatiques. — Affaires d'Egypte,* 1882-1883.
Paris, Impr. Nationale, 1883, 94 pp in-4°.

1250 *bis. Affaires d'Égypte* 1882-1883. *Exposé de la situation présenté aux Chambres* le 15 janv. 1883, avec un recueil de documents diplomatiques par le président du Conseil, ministre des Affaires étrangères.
Paris, Imp. Nationale, 1883, 7 pp. in-8°.

○ ○ ○

1251. *Il Canale di Suez* par un **Italiano in Egitto.**
(*Nuova Antologia.* Rome, vol 40, n° 16.)●

1884

1252. **Lesseps** (F. **de**). — *Société des Etudes historiques.* Séance du 23 mars 1884. Fête de la Cinquantaine. Allocution de M. F. de Lesseps.
(s. l.), 1884, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O² b 588.]
(Sur l'origine du percement de l'Isthme de Suez.)

1253. **Magniac** (C.). — *The Suez Canal. De Lesseps's Pretensions.*
(*The Nineteenth Century.* London, vol. 15, p. 13.)

○ ○ ○

1254. *Port-Saïd: Schiffsverkehr im Iahre 1883.*
(*Deutsches Handels-Archiv.* Berlin, vol. 2, p. 632.)

1255. *Geschwindigkeit der Schiffe; Erweiterung des Suezkanals.*
(*Centralblatt der Bauverwaltungen.* Berlin, pp. 98 et 322.)

○ ○ ○

1256. **Rundall** (F. H.). — *Engineering, Commercial and Political Aspects of the Suez Canal.*
(*Van Nostrand's Eclectic Engineering Magazine.* New-York, vol. 30, p. 31.)

1257. *The Suez Canal in 1884.*
(*The Saturday Review.* London, vol. 57, pp. 172, 273 et 339.)

1258. **Halortie** (Baron **de**). — *Suez Canal. Road to the East and its Protection.*
(*The National Review.* London, vol. 2, p. 542.)

1259. *The Suez Canal Company.*
(*The Times.* London, 24 janv. et 30 mai.)

1260. *A Point gained for the new Suez Canal.*
(*The Star.* Montreal, n° du 18 août.)

1261. *Ashore in the Suez Canal.*
(*The Graphic.* London, vol. 29, p. 211.)

1262. **Egerton** (Hon. F.). — *Great Britain, Egypt, and the Suez Canal.*
London, 1884, in-8°, 32 p.
[Brit. Mus. 8028 bb 1. (5).]

1263. **B.** (H.). — *The Suez Canal and the Liberal Government.*
London, 1884, in-8°, 23 pp.
[Brit. Mus. 8028 bb 1. (1).]

1264. **Haughton** (B.). — *The Block on the Suez Canal.*
London, 1884, in-8°, 19 pp.
[Brit. Mus. 8229. f. 35 (8).]

1265. **Hennebert** (E). — *The English in Egypt. Arabi and the Suez Canal.*
London, 1884, in-8°, 86 pp.
[Brit. Mus. 8027. bbb. (13).]

1266. *Compagnie du Canal maritime.* Général Meeting, may 1884. Report of M. F. de Lesseps.
London, 1884, in-8°, 37 pp.
[Brit. Mus. 2229. i. 14 (12).

1267. *Commission official correspondence respecting the Suez Canal,* with Protocols and Procès-verbaux of Meetings.
Parliamentary Paper, Egypt (n° 19). (4599), 1884-1885.

1268. *Purchase of Shares.* Accounts,
Parliamentary Paper, n° 230. *Suez Canal.* (H. C. 1884.) 1884.

1269. *Correspondence respecting the Suez Canal* (with plan).
Parliamentary Paper, n° 3858. [Egypt (n° 8). 1884.]
London, Harrison et Sons, 1884, 55 pp. in-fol.●

1270. *Shipping and tonnage,* 1882, 1883, 1884.
Parliamentary Paper, 1884-1885 (4420).

1271. *Revised Regulations from the Directors of the Suez Canal.*
Parliamentary Paper, 1884-1885 (4591.)

1272. *Shipping. Suez-Canal. Return of shipping and tonnage*, 1883.
Parliamentary Paper, 1884 (4025.)

1273. **Nourse** (J.-E.) — *The maritime Canal of Suez, from its inauguration* november 17, 1869, to the year 1884.
Washington (Bureau of Navigation) 1884, 1 vol. in-8.
[*Bibl. Société Géographie*. Paris, B $\frac{6}{365}$.]

1274. **Fairman** (Edward Saint John). — *Egyptian affaires, or, How Ismail Pacha found, and left, Egypt. The cause and origin of the Egyptian question, and the only, because the just solution.*
London, 1884, broch., in-8°.

o o o

1275. **Fleury** (J.). — *Elargissement du Canal de Suez.*
(*Génie civil*. Paris, n° 1, p. 3 et n° 3, p. 47.)

1276. **Busquet** (Léon). — *Le Canal de Suez et le chemin de fer à navires.* (Signé : L. Busquet, 19 mai 1884.)
Bordeaux, G. Gonnouilhou, 1884, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O² b 584.]

1277. **Busquet** (Léon). — *Le Canal de Suez, les chemins de fer et le port de Bordeaux* (Signé : L. Busquet ; Bordeaux, le 11 août 1884).
Bordeaux, G. Gonnouilhou, 1884, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O² b 609.]

1278. **Romanet du Caillaud** (F.). — *Les droits de la France dans la Mer Rouge.*
(*Univers*. Paris, n° du 6 avril.)

1279. **Joubert** (J.). — *Les intérêts et les droits de la France dans la Mer Rouge.*
(*Moniteur universel*. Paris, n° du 31 mai.)

1280. **Avenel** (Vicomte Georges **d'**). — *Richelieu et la monarchie absolue.*
Paris, Plon et Cie, 1884 à 1890, 4 vol. in-8°

1281. **Hennebert** (Lieut.-colonel). — *Les Anglais en Egypte. L'Angleterre et le Mahdi. Arabi et le Canal de Suez.*
Paris, Jouvet, 1884, in-8°.
[Bibl. Nat. O² b 157.]

1282. **Ginoux** (Louis). — *Question politique. Le mystère d'un deuxième Canal maritime de Suez par les Anglais.* (Signé : Louis Ginoux, 2 janv. 1864.)
Port-Saïd, l'auteur, 1884, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O² b. 575.]

1283. **Ladame** (J.). — *Canal de Suez. Etude sur les diverses questions à l'ordre du jour.*
Paris, 164, fbg. Poissonnière, 1884, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O² b 573.]

1284. **Ladame** (J.). — *Canal de Suez. Etude sur les diverses questions à l'ordre du jour.* (Datées : 25 janvier et 12 février 1884.)
Paris, l'auteur, 1884, 2 pièces in-8°.
[Bibl. Nat. O² b 574.

1285. **Fleury** (J.). — *De l'élargissement du Canal de Suez.*
Paris, 1884, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O² b 576.]
(Extrait du Journal « *Le Génie civil* ».)

1286. **Ginoux** (Louis). — *Suite de l'histoire du Canal maritime de Suez. Question politique. Exaspération générale provoquée par les abus, la violence de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.* Mémoire descriptif de l'affaire.
Marseille. Blanc et Bernard, 1884, 2e édition, in-8°.
[Bibl. Nat. O² b 602.]
(La couverture imprimée porte en plus : Sur ce qui se passe en Egypte au détriment du commerce et de l'industrie français, italien, hellène, autrichien. Avis à toutes les puissances, agents diplomatiques et consuls généraux résidant en Egypte.)

1287. **Paponot** (Félix). — *L'Egypte, son avenir agricole et financier. Note et documents sur la richesse et la fécondité du sol.*
Paris, Baudry, 1884, in-8°, 240 pp.

1288. **Bessaignet** (Octave). — *Le Canal de Suez et les Anglais. A propos des projets de conventions.*
Paris, Société de publications périodiques, 1884, 16 pp. in-8°. ●

1289. **Cotard** (Charles). — *Le Nil et l'Egypte. Communication faite à la Société des ingénieurs civils.*
Paris, Société d'études du Nil, février 1884, 34 pp. in-4°.

1290. **Fabre** (J.-Paul). — *La Société mutuelle des porteurs de délégations de Suez. Origine, fonctionnement, résultats.*
(*Revue Gazette*. Paris, 27 juin 1884.)

1291. *Commission consultative internationale. — Rapports, procès-verbaux et annexes.*
Paris, 1884 à 1900.
(Ces rapports se publient tous les ans depuis 1884.)

1291 *bis*. *Ministère des Affaires étrangères. Documents diplomatiques. Affaires d'Egypte* (1884).
Paris, Imprim. Nationale, 1884, 32 pp. in-4°.

1885

1292. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *Discours de*

réception à la séance de l'Académie française du 23 avril 1885 et *réponse de M. Ernest Renan.*

Paris, C. Lévy, 1885, in-8°.

1293. **Ney** (Napoléon). — *Ferd. de Lesseps*, écrivain. La genèse du Canal de Suez.

(*Nouvelle Revue*, Paris, t. 33, n° du 1er avril.)

○ ○ ○

1294. *Erweiterung des Suez Kanals.*

(Articles insérés dans : l'*Archiv für Post und Telegraphie*, p. 400; et 2) *Wochenschrift des œsterreichischen Ingenieur-und Architekten-Vereins*, vol. 10, p. 227.)

1295. **Volkmann**. — *Erweiterung des Suezkanals.*

(*Centrablatt der Bauverwaltungen.* Berlin, pp. 40, 81, 91 et 213.)

1296. *Schifffahrtsverhältnisse im Suez Canal.*

(*Deutsches-Handels-Archiv.* Berlin, vol. 2, p. 890.)

1297. *Port-Saïd : Schiffsverkehr im Jahre* 1884.

(*Deutsches Handels-Archiv.* Berlin, vol. 2, p. 494.)

○ ○ ○

1298. **Milner** (A.). — *Difficulty about the Suez Canal.*

(*The Time.* London, vol. 13, p. 134.)

1299. *The Sunken Drodger which caused the block in the Suez Canal.*

(*The Graphic.* London, vol. 31, p. 648.)

1300. *Annual meeting of the Suez Canal Company in Paris.*

(*The Times.* London, n° du 5 juin.)

1301. **White** (H.). — *Conference on the Suez Canal.*

(*The Nation*, vol. 40, p. 396.)

1302. *The Suez Canal.*

(*The New Englander.* New Haven, vol. 44, p. 305.)

1303. *The Suez Canal Commission.*

(*The Times.* London, n° du 4 février, 13 et 17 avril et 6 et 12 mai.)

1304. *The Suez Canal Commission; Draft Treaty.*

(*The Times.* London, n° du 19 mai.)

1305. *The Suez Canal Commission; Draft Treaty : Plenary Sitting.*

(*The Times.* London, n° du 5 juin.)

1306. *The Suez Canal : Conference in Paris, termination.*

(*The Times.* London, n° du 15 juin.)

1307. *Controle of the Canal. Fresh proposals presented by the English Delegates to the Commission.*

(*The Times.* London, n° du 10 juin.)

1308. *Procession of Steamers after a block in the Suez Canal.*

(*The Graphic.* London, vol. 32, p. 57.)

1309. *Quarantine at Suez.*

(*The Saturday Review*, vol. 59, p. 738.)

1310. *Despatch from the British Suez Canal Directors* 1883.

Sessional Paper of the House of Lords, 1885, (C. 3697.)

1311. *Select Committee of the International Commission of the Suez Canal.* Report of meetings held in Paris.

Febr. 1885.

1312. *Declarations of the Turkish Government respecting the Suez Canal*, etc., *on signing the Declarations and Conventions of March* 17 *and* 18, 1885.

Parliamentary Paper, n° 4352.

1313. *Purchase of Shares, Accounts* (to 31 March 1885).

Parliamentary Paper, 1885, n° 246.

1314. *Declarations by the governements of Great Britain, Germany, Austria-Hungary, France, Italia, Russia, Turkey and Egypt*, relative to the finance of Egypt and to the navigation of the Suez Canal.

Parliamentary Paper [Egypt. n° 6 (1885).]

London, Harrison et Sons, mars 1885, 15 pp. in-fol.●

1315. *Extract from a despatch from Earl* **Granville** *to H. M. representatives at Paris, Berlin, Vienna, Rome, and Saint-Petersburgh* dated january 3, 1883 respecting the Suez Canal, etc.

Parliamentary Paper [Egypt. n° 10 (1885).]

London, Harrison et Sons, mars 1885, 1 p. in-fol.●

1316. *Correspondence respecting the Suez Canal international Commission, with the protocols and procès-verbaux of the meetings.*

Parliamentary Paper [Egypt. n° 19 (1885).]

London, Harrison et Sons, août 1885, 313 pp. in-fol.●

1317. *Despatches from the British Directors of the Suez Canal Company inclosing revised regulations for the navigation of the Suez Canal.*

Parliamentary Paper [Commercial n° 28 (1885).]

London, Harrison et Sons, août 1885, 19 pp. in-fol.●

○ ○ ○

1318. *Le Canal de Suez.*
(*Monde illustré*. Paris, n° du 21 février.)

1319. *Ministère des Affaires étrangères. — Documents diplomatiques. — Affaires d'Egypte.*
Paris, Impr. Nationale, 1885, 53 pp. in-4°.

1320. *Ministère des Affaires étrangères. Documents diplomatiques.*— Commission internationale pour le libre usage du Canal de Suez (avril à novembre 1885.)
Paris, Impr. Nationale 1885, 243 pp. in-4°.
[Bibl. Nat. L f [158] 35.]

○ ○ ○

1321. **Fleury** (J.). — *Élargissement du Canal de Suez.*
(*Génie civil*. Paris, n° 17, p. 275.)

1322. *Emploi d'un gouvernail supplémentaire pour la traversée du Canal de Suez.*
(*Génie civil*. Paris, n° 6, p. 90.)

1323. *Éclairage électrique des navires et la traversée nocturne du Canal de Suez.*
(1) *Génie Civil*. Paris, n° 4, p. 60; —2) *Bulletin du Ministère des Travaux publ.* Paris, vol. 12, p. 540; et —3) *Revue maritime*. Paris, vol. 87, p. 669.)

1324. *Élargissement du Canal de Suez.*
(*Annales industrielles*. Paris, p. 808.)

1886

1325. **Lesseps** (F. de). — *Souvenirs de trente ans.*
(*Nouvelle Revue*. Paris, t. 40, n° du 15 juin.)

○ ○ ○

1326. *Electrische Beleuchtung des Suez Canals.* (Nachtfahrten).
(*Centralblatt der Bauverwaltungen*. Berlin, p. 184.)

1327. **Volkmann**. — *Der Suez Canal und seine Erweiterung.*
(Publié dans *Kanal*, Berlin.)

1328. **Pescheck**. — *Der Suezkanal und seine Erweiterung. Nach amtlichen Berichten von Pescheck in Paris zusammengestellt von Volkmann.*
Berlin, 1886, Ernst et Korn.

○ ○ ○

1329. **Flamant** (A.). — *Report of International Commission on the Suez Canal.*
(*Van Nostrand's Eclectic Engineering Magazine*. New-York, vol. 35, p. 432.)

1330. *Widening the Suez Canal. Negotiations.*
(*The Times*. London, n° du 20 déc.)

○ ○ ○

1331. *Navigation de nuit dans le Canal maritime de Suez.*
(Inséré dans : 1) le *Génie civil*. Paris, n°s 11 et 24, pp. 161 et 377; — 2) *Revue maritime*. Paris, vol. 90, p. 330; — 3) *Oppermann, Portefeuille des machines*. Paris, col. 152 à 154.)

1332. **Pingaud** (Léonce). —*Choiseul-Gouffier. La France en Orient sous Louis XVI.*
Paris, 1886, in-8°.

1333. *Le barbare qui ferait l'Isthme de Suez.*
(*L'Intermédiaire des Chercheurs et Curieux*. Paris, t. 19, p. 191.)

1334. **Grammont** (H. D. de). — *Un Pacha d'Alger (El-Euldj Ali), précurseur de M. de Lesseps* (1586).
Alger, A. Jourdan, 1886, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O[2]b 670.]

1335. *De l'influence des Canaux maritimes sur l'avenir de l'industrie, du commerce et de l'agriculture des deux mondes. Le Canal de Suez.*
Paris, impr. C. Pariset, 1886, in-8° pièce.
[Bibl. Nat. V 5775.]

1336. *La vérité sur le Canal de Panama, son désastre inévitable, démontré par le Suez* (juillet 1886).
Paris, 30, rue des Saints-Pères, 1886, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. Pk 132.]

1887

1337. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *Souvenirs de 40 ans dédiés à mes enfants.*
Paris, librairie de la Nouvelle Revue, 1887, 2 vol. in-8°.
(Autobiographie remplie d'intéressantes anecdotes. — Traduit en allemand. Berlin, 1888.)
(Voir n° 1356.)

1338. **Bertrand** (Alph.) et **Ferrier** (E.) — *Ferdinand de Lesseps, sa vie, son œuvre.*
Paris, Charpentier et C[ie], 1887, 526 pp. in-8° avec cartes et portraits.

1339. *Ferd. de Lesseps Recollections.*
(*The Athenæum*. London, vol. 2, p. 706.)

○ ○ ○

1340. **Martens** (Ed. von). — *Conchylien aus dem Suez Canal.*
(*Berichte der Gesellschaft naturf. Freunde zu Berlin*, n° 6, séance du 21 juin, p. 94.)

1341. *Schiffsverkehr im Port Saïd im Jahre 1886.*
(*Deutsches Handels-Archiv*. Berlin, vol. 2, p. 236.)

○ ○ ○

1342. *The Suez Canal and the Egyptian Question.*
(*The Quarterly Review*. London, vol. 165, p. 438.)

1343. *English Investment in the Suez Canal.*
(*Quarterly Journal of Economics*. Boston, vol. 2, p. 446.)

1344. **Rabino** (J.). — *Statistical Story of the Suez Canal.*
(*The Journal of the Statistical Society*. London, vol. 50, p. 495.)

1345. *Working of the Suez Canal.*
(*The Saturday Review*. London, vol. 63, p. 188.)

o o o

1346. **Vandal** (Albert). — *Une ambassade française en Orient sous Louis XV : la mission du marquis de Villeneuve* (1728 à 1741.)
Paris, Plon, Nourrit et Cie, 1887, in-8°.

1347. **Pingaud** (Léonce). — *Choiseul-Gouffier : la France en Orient sous Louis XVI.*
Paris, A. Picard, 1887, IX et 297 pp. in-8°.

1348. *Éclairage du Canal de Suez.*
(*Revue maritime*. Paris, vol. 95, p. 360.)

1349. *Route du Cap de Bonne-Espérance.*
(*Revue maritime*. Paris, vol. 94, p. 393.)

1350. **Magois** (L.). — *Canal de Suez. Réflexions sur les réductions de tarifs* (juillet 1887).
Paris, impr. Dubuisson, 1887, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O³b 647.]

1351. **Boghos-Pacha-Nubar**. — *Notes sur les irrigations en Egypte.*
(Voir *Petermann's Mittheilungen*. Gotha, p. 556.)

1352. *Ministère des Affaires étrangères. Documents diplomatiques. Négociations relatives au règlement international pour le libre usage du Canal de Suez.* 1886-1887.
Paris, Impr. Nationale, 1887, 119 pp. in-4°.
[Bibl. Nat. Lf¹³35.]

1353. **Tillier** (Louis) et **Bonnetain** (Paul). — *Histoire d'un paquebot.*
Paris, Quantin, (s. d.) (1887?), avec 100 dessins d'après nature.

1354. **Figuier** (Louis). — *Les nouvelles conquêtes de la Science.*
Paris, (s. d.), librairie illustrée.
(Contient, pp. 431 à 627, une étude sur le Canal maritime de Suez.)

1888

1355. **Lesseps** (Ferd. **de**).
(Articles insérés dans 1) *The Nation*. New-York, vol, 46, p. 181; et 2) *The Spectator*. London, vol. 61, pp. 935 et 1324.)

1356. **Lesseps** (Ferd. **von**). — *Vierzig Jahre Erinnerungen.*
Berlin, 1888, Allgemeiner Verein für deutsche Literatur, 2 vol. de 367 et 551 pp. in-8°.

o o o

1357. *Schiffsverkehr im Port Saïd im Jahre* 1887.
(*Deutsches Handels Archiv*. Berlin, vol. 2, p. 363.)

1358. **Krukenberg** (Dr C. Fr. W.), professeur à l'Université d'Iéna. — *Die Durchfluthung des Isthmus von Suez in chronologischer, hydrographischer und historischer Beziehung.*
Heidelberg, C. Winter, 1888, in-8° de 156 pp.
(Avec deux planches :
Die alte Suezcanalanlage auf der Weltkarte in der grossherzoglichen Bibliothek zu Weimar aus dem J. 1424; — die neuen Canalanlagen aus dem Suez Isthmus; — die Suez-Canal Anlagen des Alterthums; — das Terrain der heutigen Suezlandenge zur Qwartaerzeit nach Th. Fuchs.)
(Voir *Petermann's Mittheilungen*. Gotha, p. 339 et *Verhandl. Ges. Erdkunde. Berlin*. article de Danckelmann, vol. XV, pp. 476).
[Bibl. Nat. O³b 659.]

1359. *Verkehr des Suezkanals.*
(*Centralblatt der Bauverwaltungen*, publié par le Ministère prussien des Travaux publics. Berlin, p. 220.)

1359 *a*. **Meyer's** *Reisebücher. Aegypten, Palästina und Syrien*. 2e édition.
Leipzig, Bibliograph. Institut 1889, XVI et 507 pp. in-12, avec 11 cartes, 17 plans et 45 illustr. dans le texte.

o o o

1359 *b*. **Tomkins** (Henry-George). — *The route from Syria to Egypt.*
(*Academy*. London, n° du 24 mars, pp. 206.)

1359 *c*. **Edwards** (Amelia B.). — *Lake Menzaleh.*
(*Academy*. London, n° du 14 janv., p. 33.)

1359 *d*. **Murray's** Handbook. — *Egypt, the Course of the Nile through Egypt and Nubia; Alexandria, Cairo, the Pyramids and Thebes, the Suez Canal, the Peninsula of Sinai, the Oases, the Fayoom*. etc., 7e édition.
London, Murray, 1888, 574 pp. in-12°.

o o o

1359 *e*. **Peñaranda** (Carlos). — *En Puerto Saïd.*
(*Rev. de España*. Madrid, t. 124, pp. 42 à 47.)

1360. *Documentos diplomaticos presentados*

○ ○

a las Cortes en la legislatura de 1888 *por el Ministerio de l'Estado.*

Madrid, 1888.
(Sur les questions relatives au Suez.)●

○ ○ ○

1361. **Asser**. — *La neutralisation du Canal de Suez.*

(*Revue de droit international et de législation comparée.* Paris.)

1361 *bis*. **Borelli** (Octave). — *Notes à propos de documents relatifs à l'expédition française en Egypte.*

(*Bulletin de l'Instit. égypt.*, vol. II, 8, pp. 66 à 127.)

(Voir n° 1154.)

1362. **Lemasson**.— *Rapport sur le projet du Canal d'alimentation de Port-Saïd.*

Paris, impr. de la Compagnie, 1888, 26 pp. in-4°.●

1363. *Comité de défense du Canal de Suez. — Compte rendu de l'Assemblée générale des actionnaires* (15 mai 1888). Question de tarif. Discours de M. **Magois**.

Paris, Denné, 1888, 8 pp. in-8°.

(Voir n° 1375.)

1364. **Magois** (L.). — *Canal de Suez. Faits et arguments nouveaux contre l'abaissement des tarifs*, pour faire suite à la brochure : « Réflexions sur les réductions de tarifs », par Magois (janvier 1888).

Paris, Denné, 1888, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O²b 650.]

○ ○ ○

1365. **Coen** (G.). — *Le grandi Strade del commercio internazionale proposte fino dal secolo* XVI : *Canale di Suez.*

Livorno, F. Vigo, 1888, in-8°, 504 pp.
[Bibl. Nat. Paris, G. 6018; — et Brit. Mus. London, 8228, c. 29.]

1889

1366. *Progrès du Canal de Suez*, d'après une note transmise par M. de Lesseps à l'Académie des Sciences, Paris.

(*Bulletin du Ministère des Trav. publ.* Paris, vol. 19, p. 462.)

1367. **Keller-Leuzinger**. — *Ferdinand von Lesseps.*

(*Nord und Süd. Stuttgart.* 1889 (?), vol. 33, pp. 309 à 330.)

○ ○ ○

1368. *Vertiefung usw. des Suezkanals mittelst Lobnitz Felsbagger.*

(*Centralblatt der Bauverwaltungen* du Ministère prussien des Trav. publ. Berlin, p. 138.)

1369. *Schiffsverkehr im Port-Saïd im Jahre* 1888.

(*Deutsches Handels-Archiv.* Berlin, vol. 2, p. 406.)

○ ○ ○

1370. *Convention between Great Britain, Germany, Austria-Hungary, Spain, France, Italy, the Netherlands, Russia, and Turkey*, respecting the free navigation of the Suez maritime Canal. Signed at Constantinople, october 29, 1888.
Parliamentary Paper [Commercial n° 2 (1889)].

London, Harrison et Sons, février 1889, 7 pp. in-fol.●

1371. *Further Correspondence respecting the Suez Canal commission.*
Parliamentary Paper [Egypt. n° 2 (1889)].

London, Harrison et Sons, avril 1889, 59 pp. in-fol.●

○ ○ ○

1372. *Exposition universelle de* 1889. *Compagnie du Canal de Suez. Economie sociale. Documents exposés.*

Paris, 1889.

1373. *Exposition universelle de* 1889. *Compagnie du Canal de Suez. Notice sur la participation de la Compagnie.*

Paris, 1889.

1374. **Font-Réaulx** (H. **de**). —*Les Canaux.*

Paris, Hetzel et Cie (1889?).
(Une étude sur le Canal de Suez se trouve pp. 97 à 197.)

1375. *Comité de défense du Canal de Suez. — Compte rendu de l'Assemblée générale des actionnaires* (5 juin 1889). Discours de MM. **Magois, Philipon**, Ch. **de Lesseps**.

Paris, Bourloton, 1889, 11 pp. in-8°.
(Voir n° 1405.)

1376. **Dumont** (J.-B.). — *Les grands travaux du siècle.*

Paris, Hachette (1889?).
(Les 11e, 12e et 13e livraisons contiennent une étude sur le Canal de Suez.)

1377. *Tribunal mixte de commerce du Caire. — Audience du 8 mars* 1890. *Conclusions pour la Compagnie nationale de navigation, contre Compagnie universelle du Canal maritime de Suez* (Affaire de l'*Hindoustan*).

Le Caire, impr. elzévirienne. R. Bandieri, 1890.

1378. *Tribunal mixte de première instance du Caire. — Conclusions pour la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez, contre :* 1°) *Compagnie nationale de navigation;* 2°) *les assureurs de*



l'Hindoustan. (Affaire de l'*Hindoustan.*)
Le Caire, impr. elzévirienne, R. Bandieri, 1890.

1379. **Vandal** (Alb.). — *Louis XIV et l'Egypte.*
Paris, Picard, 1889, 53 pp. in-8°.
(Etrait du Compte rendu de l'Académie des sciences morales et politiques)

1380. *Comité de défense du Canal de Suez. Compte rendu de l'Assemblée générale des actionnaires du Canal de Suez du 5 juin 1889. Appréciations et conclusions* (8 juin 1889).
Paris, Bourloton, 1889, in-4°, pièce.
[Bibl. Nat. O²b 677.]

1381. **Paponot** (Félix). — *Suez et Panama, une solution* (19 nov. 1888).
Paris, Baudry, 1889, in-8°.
[Bibl. Nat. O²b 662; — et Brit. Mus. 8226 f. 55.]

1382. **Magois** (L.). — *Canal de Suez. Etude sur les deux questions suivantes :*
1°) Le Vice-Roi d'Egypte a-t-il conservé le droit de nommer le directeur de la Compagnie ?
2°) Quelles pourraient être les conséquences d'une telle nomination ?
Paris, Bourloton, 1889, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O²b 574; — et Brit. Mus. 08235. h. 11 (14).]

1383. **Magois** (L.). — *Canal de Suez. Question des tarifs.*
Deux lettres adressées à M. Paul Leroy-Beaulieu... par Magois... suivies d'une note sur les explications publiées dans « l'*Economiste français* » du 15 déc. 1888 en réponse auxdites lettres.
Paris, Bourloton, 1889, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O²b 671.

○ ○ ○

1383 *a.* **Janko** (J.). — *Reise in Aegypten* 1888 (en magyar.)
(*Földrajzi Közlem.* Budapest, tome XVI, pp. 553 à 605.)

1383 *b.* **Janko** (J.). — *Baron Franz Toth's Reisen in Aegypten,* im J. 1771 (en magyar).
(*Földrajzi Közlem.* Budapest, tome XVI, pp. 334, 344.)

○ ● ○ ● ○

1383 *c.* *Plan de la ville de Port-Saïd, dressé à l'inspection de l'Est,* par Abdallah **Hassib** et Mohammed **Kaled** en 1887. — 1 : 2000.
Le Caire, imp. Nat. (1889), 1,43 × 1,27 mètres.

1383 *d.* *Ministère des travaux publics. Direction générale du Tanzim. Plan général de Port-Tewfik et des docks de Suez, dressé à l'inspection de l'Est,* 1887 — 1 : 2.000.
Le Caire, imp. Nat. (1889), 1,29 × 1,00 mèt.

1890

1384. **Seefeld** (Karl.). — *Ferdinand von Lesseps. Eine biographische Skizze.*
(*Unsere Zeit.* Leipzig, n° 8, pp. 180 à 191.)

1385. **Lesseps** (Ferd. **de**). — *Origine du Canal de Suez.*
Paris, Marpon et Flammarion, 1890, in-16.
(Forme le t. 176 des *Auteurs célèbres.*)

○ ○ ○

1386. *Electrische Beleuchtung des Suez-canals.*
(*Centralblatt der Bauverwaltungen.* Berlin, p. 535.)

○ ○ ○

1387. **Hooper** (G.). — *Effect of the Suez Canal upon the Power of England.*
(*The United Service Magazine.* London, vol. 1 (nouv. série), p. 505.)

1388. **Black** (W.-G.). — *The Meteorology and Climate of Suez.*
(Voir *Petermann's Mittheilungen.* Gotha, p. 174.)

1389. *Travellers pocket book P. and O.*
London, Simpkin Marshall, Hamilton, Kent et C°, 1890, in-12, 272 pp., cartes, etc.

1390. **Jeans** (J. Stephen). — *Waterways and water transport... with a description of the Panama, Suez... and other canals.*
London, 1890, in-8°.
[Bibl. Nat. V 22207.]

○ ○ ○

1391. **Legrand** (Louis). — *Deux mois en Egypte.*
(Extrait du *Bulletin de la Société de Géographie de Lyon.*)

1392. *Fragments des Mémoires militaires du colonel* **Vigo-Roussillon** (1793-1837) : *L'expédition d'Egypte.*
(*Revue des Deux Mondes.* Paris, n°s des 1er et 15 août.)

1393. **Marchand** (J.). — *Le commerce de Marseille avec le Levant, pendant les Croisades.*
Marseille, 1890, in-8°.

1394. **Vandal** (Alb.). — *Les voyages du marquis de Nointel.*
Paris, 1890, in-8°.

1395. **Vassel** (Eusèbe). — *Sur les faunes de l'Isthme de Suez.* Notes et traductions, par Eusèbe Vassel. Préface de M. le Dr Paul Fischer. Extrait du 3e *Bulletin de la Société d'histoire naturelle d'Autun* (mars 1889).

Autun, impr. de Dejussieu père et fils, 1890. in-8°.

[Bibl. Nat. S 6636.]

1891

1396. **Neubaur** (Paul). — *Port Saïd und der Suezkanal* (article illustré).

(*Westermann's Monatshefte*. Braunschweig, vol. 71, pp. 28 à 47.)

○ ○ ○

1397. *The Coming oil age by* Charles **Mawin**. *Petroleum : Past, Present and Future*. (*Affaire des pétroles*.)

London, Anderson et Cie, 1891 (?).

1399. *Inflammable Liquids Bill* 1891. — *Memorandum (with appendices). Presented to both houses of Parliament by commande of Her Majesty* 1891. (*Affaire des pétroles*.)

1400. *Inflammable Liquids Bill. Arrangements of clauses* 1891. (*Affaire des pétroles*.)

○ ○ ○

1401. *Compagnie nationale de Navigation contre Compagnie du Canal de Suez. — Rapports des Experts ; Procès-verbaux d'expertise; Jugement dont appel.* (*Affaire de l'*Hindoustan.)

Le Caire, imprimerie Franque du « Bosphore Egyptien », 1891.

1402. *Conclusions pour la Compagnie nationale de Navigation contre Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.* (*Affaire de l'*Hindoustan.)

Le Caire, imprimerie Franque du « Bosphore Egyptien », 1891.

1403. *Cour d'appel mixte d'Alexandrie. — Compagnie universelle du Canal maritime de Suez contre : 1°) la Compagnie nationale de Navigation; 2°) les assureurs de l'*Hindoustan.

a) Conclusions de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez (audience du 8 avril 1891);

b) Arrêt de la Cour d'appel mixte d'Alexandrie en date du 22 avril 1891. (Affaire de l'*Hindoustan*).

Alexandrie, imprimerie générale L. Carrière, 1891.

1404. *Cour d'appel mixte d'Alexandrie. — Mémoire pour les armateurs et les assureurs de l'*Hindoustan *contre la Compagnie universelle du Canal de Suez.*

Alexandrie, imprimerie générale L. Carrière, 1891.

1405. *Comité de défense du Canal de Suez. — Compte rendu de l'Assemblée générale des actionnaires* (2 juin 1891). Discours de MM. **Paul-Henry, Piédoye,** Ch. **de Lesseps**.

Paris, Dupont 1891, 11 pp. in-8°.

(Voir n° 1363.)

1406. *Éclairage électrique du Canal de Suez.*

(*Génie civil*. Paris, n° 24, p. 395.)

1407. **Noël** (Octave). — *Histoire du commerce du monde depuis les temps les plus reculés.*

Paris, Plon, 1891 à 1894, 2 vol. in-8°.

1892

1408. **Appleton** (Lewis). — *The maritime Canal of Suez.*

London, the British and foreign arbitration association, (1892) in-8° pièce.

[Bibl. Nat. G 6921.]

1409. *The Parliamentary Debates. Vol.* 4 *et* 5. 1892. (Affaire des pétroles.)

1410. *Transport of petroleum in bulk in tropical waters. A Paper, read before* the Liverpool engineering society, 9th march 1892, by George Herbert **Little**. (Affaire des pétroles.)

Liverpool, Master, 1892.

1411. *Report of sir Frederick* **Abel** *and* M. **Boverton Redwood** *on the proposed transport of petroleum in tank steamships through the Suez Canal. With appendices.* (*Affaire des pétroles*.)

London, Worral et Robey, 7 mai 1892, 16 pp. in-fol., avec illustrations plans et tableaux.●

1412. *Correspondence respecting the passage of petroleum in bulk through the Suez Canal.*

Parliamentary Paper. [Commercial : n° 5 (1892)]. (*Affaire des pétroles*.)

London, Harrison et Sons, juin 1892, 89 pp in-fol. ●

○ ○ ○

1413. **Lahaye** (R.). — *Les Dividendes prochains de l'action Suez et l'avenir du Canal.* (Signé : R. Lahaye, 15 sept. 1892.)

Paris, Chaix, 1892 in-16, pièce.

[Bibl. Nat. O³ b 705.]

1414. **Paponot** (Félix). — *Canal de Panama, sur relèvement par le Suez. Appel aux armateurs de toutes les nations* (28 mai 1892).

Paris, Baudry, 1892, in-8°, pièce.

[Bibl. Nat. Pk 211.]

1415. **Salémi** (F.). — *Les climats africains. L'Isthme de Suez* (juin 1892.)

Nice, impr. de Robaudi frères, 1892, in-16, pièce.

[Bibl. Nat. Tc⁶ 343.

1416. **Lavalley** (Alexandre). — *Note sur sa vie et ses œuvres* (1821 à 1892), par ses principaux collaborateurs.

Paris, 1892, 14 pp. in-8°.
(Extrait des *Mémoires de la Société des ingénieurs civ. de France*, nov. 1892.)

1417. **Martin** (Etienne). — *La question d'Egypte, l'Angleterre et le Canal de Suez.*

Paris. L. Michaud, 1892, in-8°, pièce de 36 pp.
[Bibl. Nat. O³ b 703.]

1893

1418 **Sherard** (R. R.). — *Ferd. de Lesseps.*

(*Mc. Clures Magazine.* New-York, vol. 1, p. 83.)

1419. **Smith** (G. Barnett). — *The Life and Entreprises of Ferdinand de Lesseps.*

London, W. H. Allen, 1893, in-16.
[Bibl. Nat. Ln²⁷ 4222.]

○ ○ ○

1420. **Whitehouse** (C.). — *England's Right to the Suez Shares.*

(*The Fortnightly Review.* London, vol. 60, pp. 405 et 869.)

1421. **Ferris** (G. T.). — *Romance of the Suez Canal.*

(*The Cosmopolitan Magazine.* New-York, vol. 16, p. 663.)

○ ○ ○

1422. *Compagnie universelle du Canal maritime de Suez. Règlement concernant les ouvriers de la Compagnie en Egypte* (daté 7 nov. 1893).

Paris, impr. de la Société anonyme de publications périodiques, 1893, gr. in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. O³ b 725.]

1894

1423. *Ferdinand de Lesseps.*

(*The Public Opinion.* New-York, vol. 17, p. 920.)

1424. **Chimènes** (Ferdin.). — *Silhouettes contemporaines.* Ferdinand **de Lesseps.**

Bruxelles, imprimerie Soret, (s. d.) 35 pp. in-8°. ●

1425. **Borelli-bey**. — *Le génie de Lesseps et la France,*

(*Société khédiviale de Géographie.* Le Caire, 1894.)

1426. **Ventre-bey**. — *Quelques mots prononcés en l'honneur de Ferd. de Lesseps.*

(*Société khédiviale de Géographie.* Le Caire, 1894.)

○ ○ ○

1427. **Franzius** (Ludw.) et **Rudloff** (Rud.)— *Seekanäle, Strohmmündungen, Seehäfe.*

Leipzig, Engelmann, 1894, vi et 139 pp. avec 42 grav. et 5 planches.
(Faisant partie de *Fortschritte der Ingenieurwissenschaft*, II, 2.)

○ ○ ○

1428. *The transport of petroleum in bulk. By* **Boverton Redwood**. *With an abstract of the discussion upon the paper.*

(Extrait des *Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, vol. 116, 2ᵉ partie.)
London, 1894, 86 pp. in-8° avec 3 planches. ●

1429. *Correspondance de Paris sur le 25ᵉ anniversaire du Canal de Suez.*

(The *Times*, n° du 20 nov. 1894.)

○ ○ ○

1430. *Cour d'appel mixte d'Alexandrie. — Audience du 26 avril 1894. Conclusions pour la Cⁱᵉ univ. du Canal marit. de Suez, contre* 1) J. Chambers et Cᵒ de Liverpool, Stephen et Nawson de Newcastle, Temperley Steam Shipping Cᵒ de Londres, 2) Gouvernement égyptien.

Alexandrie, L. Carrière, 1894.

1895

1431. **Wheeler** (W.-H.). — *Lesseps and the Suez and Panama Canals.*

(*Longman's Magazine.* London, vol. 25, p. 394.)

1432. *Ferdinand de Lesseps.*

(Inséré dans : 1) *American Architect and Building News.* Boston, vol. 47, p. 31 et 2) *Atlantic Monthly.* Boston, vol. 76, p. 285.)

1433. **Schwartz** (T.). — *Ferd. de Lesseps.*

(*Munsey's Magazine.* New-York, vol. 12, p. 617.)

1434. **Smith** (G. Barnett). — *The Life and Enterprises of Ferdinand de Lesseps.* Second edition revised up to date.

London, W. H. Allen, 1895, in-16.
[Bibl. Nat. Ln ²⁷ 43423.]

○ ○ ○

1434 *a.* **Sternfeld** (Richard). — *Ludwig's des Heiligen Kreuzzug nach Tunis und die Politik Karl's des Ersten von Sicilien.*

Leipzig, 1895 (?).

○ ○ ○

1434 *b.* **E. de Villiers du Terrage.** — *Journal et souvenirs de l'expédition d'Egypte* (1798 à 1801). Mis en ordre et publié par le baron Marc de Villiers du Terrage, avec portraits, cartes et gravures.

Paris, Plon, 1895 (?), xviii, 378 pp. in-8°.

1434 *c.* *Délégation de Suez. Notes sur le jugement du 9 mai 1895 du tribunal de*

la Seine (1re Chambre) contre M. Julien **Sarrut**.

(s. l.), (s. d.). 36 pp. in-8°.
[Bibl. H. Boucard. Paris.]

1435. **Guétin** (A.) et **Charvaut** (M.). — *Station sanitaire des Sources de Moïse à Suez*, construite par Guétin et Charvaut.

Paris, administrat. du *Génie civil*, 1895, in-8°, pièce.
[Bibl. Nat. Tc50 84.]

1436. **Masson** (G.). — *Napoléon inconnu. Papiers inédits* (1786 à 1793). Accompagnés de notes sur la jeunesse de Napoléon (1769 à 1793). Avec la collaboration de G. **Biagi**.

Paris, 1895, 2 vol. in-8°

1896

1437. **Sorel** (Alb.). — *Bonaparte et Hoche en 1797.*

Paris, Plon, 1896, in-8°.

1438. **Masson** (Paul). — *Histoire du commerce français dans le Levant au* XVIIe *siècle.*

Paris, Hachette, 1896 (?), in-8°.

1439. **France** (Anatole). — *Discours de réception à la séance de l'Académie française du 24 décembre* 1896.

Paris, C. Levy, 1896, in-12.

1897

1440. **Bourguet** (Alfred). — *La France et l'Angleterre en Egypte.*

Paris, Plon et Cie, 1897, in-8°.

1441. **Théry** (Edmond). — *Les valeurs mobilières en France.*

(*Économiste Européen.* Paris.)
(Contient une étude sur les valeurs de Suez.)

1898.

1442. **Bourdelles**. — *Étude du régime de la marée dans le Canal de Suez* (avec 1 pl.).

(*Annales des Ponts et Chaussées.* Paris, 3e trim., pp. 11 à 30.)

1443. **Delafosse** (Jules). — *Comment nous avons perdu l'Egypte?*

(*Correspondant.* Paris, pp. 865 et 3 à 21.)

1444. **Noailles** (Vicomte **de**). — *Les Anglais en Egypte.* Aperçu de la situation.

Paris, Charles, 1898, opuscule in-8°.

1445. **Rossignol** (L.-M.). — *Faculté de Droit de Paris. Le Canal de Suez.* (Etude historique et juridique). Thèse pour le Doctorat (Sciences politiques et économiques), soutenue le 24 mars 1898.

Paris, V. Giard et E. Brière, 1898, 222 pp. in-8°.
[Bibl. Nat. F. 10447.]

1899.

1446. **Roux** (J. **Charles**-), ancien député. — *Le Canal de Suez* (1854 à 1898).

Paris, Chaix, 1899, 122 pp. in-8°, avec une carte de l'Isthme de Suez.
(Extrait de la *Revue de Paris*, nos des 1er, 15 octobre et 1er novembre 1899.)

1447. *Inauguration du monument de Ferdinand de Lesseps à Port-Saïd* le 17 nov. 1899. Discours de M. le vicomte de **Vogüé**, membre de l'Institut.

Paris, Firmin-Didot, 1899, 14 pp. in-4°.

1448. **Lapauze** (H.). — *Une journée française à Port-Saïd.*

(*Gaulois.* Paris, n° du 25 nov.)

1449. **D.** (M.). — *Suez. Inauguration de la statue de F. de Lesseps.*

(*Journal des Débats.* Paris, nos des 18 et 27 nov.)

1450. **Tillet** (Jacques **du**). — *En Égypte.*

(*Revue politique et littéraire.* Paris, nos des 13, 20, 27 janv.; des 2, 3 et 10 février.)
(Voir n° 1473.

1451. *The P. et O. Pocket Book. Second Issue* 1899.
(Contient un article intitulé : Le Canal de Suez par le comte Charles **de Lesseps**, avec 1 grav. et 1 carte.)

London, au siège de la P. and O. Steam Navigation Co.

1452. **V.** (P.). — *Souvenir de l'inauguration de la statue de Ferdinand de Lesseps* à Port-Saïd, le 17 nov. 1899.

Port-Saïd. Journal l'*Echo de Port-Saïd*, 1899, 5 pp. n. ch. in-4°.

1453. Article *sur l'inauguration de la statue de* F. **de Lesseps** (leading art. et une correspondance spéciale de Port-Saïd).

(*The Times.* London, nos des 18 et 29 nov.)

1454. *Inauguration du monument de Lesseps.*

1) *Illustration.* Paris, nos des 18 et 25 nov. et 2 déc.; — 2) *Monde Illustré.* Paris, n° du 2 déc.)

1455. **Uzanne** (Octave). — *Visions de notre heure; — A travers le Canal de Suez.*

(*Écho de Paris.* Paris, nos des 26 nov. et 2 déc.)

1456. **Mévil** (André). — *Notes de voyage.*

(*Éclair.* Paris, n° du 5 déc.)

1457. **Meurville** (L. **de**). — *Fêtes de Port-*

Saïd; fêtes du Canal de Suez; Figaro en Egypte.
(*Le Figaro*. Paris, nos des 8, 24, 27 nov.; des 1er, 4, 17 et 18 déc.)

1458. **Friedlander** (Charles). — *Canal de Suez; les milliards qu'il a rapportés.*
(*Le Figaro*. Paris, no du 18 nov.)

1459. *En route pour Suez par Tout-Paris.*
(*Gaulois*. Paris, no du 8 nov.)

1460. *Il y a* 30 *ans* (lettre de la comtesse **de Lesseps**).
(*Gaulois*. Paris, no du 11 nov.)

1461. **Thiebaud** (G.). — *Suez et Panama.*
(*Gaulois*. Paris, no du 16 nov.)

1462. **Pelca** (G.). — *Statue de M. Ferd. de Lesseps.*
(*Gaulois*. Paris, du 18 nov.)

○ ○ ○

1462 *bis*. **Suess** (Ed.) — *Das Antlitz der Erde.* Traduction française sous le titre *La face de la Terre*, par Em. **de Margerie**, avec une préface de Marcel **Bertrand**, de l'Académie des sciences.
Paris, Arm. Colin, 1894 (?, et 1899 (?).
2 Volumes in-8o. — Tome I, xv-835 pp., 2 cartes et 122 fig. — Tome II, 878 pp. 2 cartes et 128 fig.

○ ○ ○

1463. **Hartley** (Sir Charles A.), membre de la Commission consultative internationale des travaux de la Compagnie de Suez.—*A short story of the engineering works of the Suez Canal, to the present time.*
London. William Clowes and Son, 1899.
(Conférence faite le 15 sept. 1899 à Douvres.)

1900.

1464. **Bridier** (L.). — *Une famille française. Les de Lesseps.*
Paris, Fontemoing, 1900, 533 pp.
(Le xxie chap. traite du Canal de Suez.)

1465. **Manchez** (Marcel). — *Inauguration de (la statue de Ferdinand de Lesseps à Port-Saïd* (17 nov. 1899). *De Marseille au Caire à bord de l'*Indus, *de la Compagnie des Messageries maritimes.*
Paris, Chaix, 1900, 85 pp. in-12.
(Dans les annexes ont été reproduits les discours de S. A. le Khédive, de M. le prince Auguste **d'Arenberg**, de M. le vicomte **de Vogüé** et de M. le comte Charles **de Lesseps**.)

○ ○ ○

1466. *Suez Canal Returns of shipping and tonnage* 1897, 1898 et 1899. *Parliamentary Paper* [Commercial, no 1 (1900).]
London, Harrison et Sons, mai 1900, 9 pp. in-fol.
(Cette plaquette est publiée tous les ans depuis 1884.)●

○ ○ ○

1467. **Meurville** (L. **de**). — *Figaro en Egypte.*
(*Le Figaro*. Paris, nos des 2 et 5 janvier.)

1468. **Uzanne** (Octave). — *Le Canal de Suez. Egypte* (*art. illustré par* **Parys**).
(*Monde Illustré*. Paris, no du 22 déc.)

1469. *Conclusions et note additionnelle pour la Compagnie univ. du Canal maritime de Suez contre les héritiers du baron* Charles **de Brück** (Cabinet de Me Albéric Le Moine).
Alexandrie, Mourès, 1900, 19 pp. in-4o.●

1470. *Mémoire et documents* produits en justice pour servir de défense à la Compagnie univ. du Canal marit. de Suez contre les demandes et réclamations de parts de fondateur et d'actions de la Compagnie et tous les procès y relatifs, introduites depuis 1889 à 1900. [Cabinet de Me Albéric Le Moine.]
Alexandrie, A. Mourès et Cie, 1900, 132 pp. in-4o.
(Contenant : Historique pour servir à tous les procès en cours. — Affaire **Youssef Bey Sourour**; — Ve **Negrelli de Moldelbe**; — Ve **Khayreddin-Pacha**; — héritiers d'**Edhem-Pacha**; — héritiers du baron Charles **de Brück**.)●

1471. *Notice sur la participation de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez à l'Exposition universelle internationale de 1900.*
Paris, Lahure, 1900, in-8o de 109 pp.

1472. **Denormandie**. — *Temps passé, jours présents* (notes de famille).
Paris, Société anonyme de publications périodiques, 1900, 688 pp. in-8o.

1473. **Tillet** (Jacques **du**). — *En Egypte*,
Paris, Schleicher frères, 1900, 157 pp. in-8o.
(Voir no 1450.)

1474. **Vandal** (Alb.). — *L'odyssée d'un ambassadeur. Les voyages du marquis de Nointel* (1670 à 1680).
Paris, Plon, 1900. xii-355 pp. in-8o.

1475. **Dubois** (Marcel) et **Terrier** (A.) — *Un siècle d'expansion coloniale française.* Publication de la Commission chargée de préparer la participation du Ministère des Colonies à l'Exposition de 1900.
Paris, A. Challamel, 1900.

1901.

1476. **Geoffroy Saint-Hilaire** (Étienne). — *Lettres écrites d'Egypte* à Cuvier, Jussieu, Lacepède, Monge, Desgenettes, Redouté jeune, Norry, etc., aux professeurs du Muséum et à sa famille. Recueillies et publiées avec une préface et des notes par le Dr E. L. **Hamy**.

Paris, Hachette, 1901, 276 pp. in-8°.

1477. *Compagnie universelle du Canal maritime de Suez.* — Notice et renseignements généraux.

Paris, P. Mouillot, 1901, 2 parties de 34 et 158 pp. in-16.

[La première partie renferme l'annuaire des services de la Compagnie; la 2e partie reproduit les documents suivants :

Premier acte de concession (30 nov. 1854); — Deuxième acte de concession (5 janv. 1856); — Statuts; — Convention du 18 mars 1863 (*Canaux d'irrigation et d'alimentation*); — Sentence arbitrale de S. M. l'Empereur Napoléon III (6 juillet 1864); — Convention du 30 janvier 1866 (*Terrains et bâtiments. Canaux d'eau douce. Domaine de l'Ouâdy*); — Extraits du procès-verbal du 19 février 1866 (*Délimitation des terrains attribués à la Compagnie*); — Convention du 22 février 1866 (*Modification du 2e acte de concession*); — Firman de S. M. I. le Sultan, du 18 mars 1866 (*approbation de la concession*); — Convention du 23 avril 1869 (1re convention : *Droits de douane. Poste et Télégraphe. Vente de terrains. Hôpitaux et bâtiments;* — 2e convention : *Bases de l'administration du Domaine commun*); — Convention du 17 avril 1878 (*Canal Ismaïlieh*); — Meeting de Londres du 30 nov. 1883; — Convention du 13 déc. 1884 (*Canal d'eau douce d'Ismaïlia à Port-Saïd. Règlement pour la vente de l'eau à Port-Saïd*); — Convention du 18 déc. 1884 (1re convention : *Canal Ismaïlieh, modification des droits de navigation;* — 2e convention : *Constitution de l'administration du Domaine commun*); — Convention du 20 déc. 1886 (*Rachat de 4 000 hect. de terrains par la Compagnie*); — Règlement de navigation; — Règlement provisoire pour le transit des navires chargés de pétrole en vrac; — Règlement des retraites et de la répartition éventuelle de 2 pour 100; — Règlement concernant les ouvriers : Extrait relatif aux *Pensions et secours;* — Titres de la Compagnie.]

1478. **Bréhier** (Louis). — *Étude d'histoire contemporaine.* — L'Egypte de 1798 à 1900.

Paris, Combet et Cie, 1901, in-8°.

SUPPLÉMENT

1479. *Société des Études de l'Isthme de Suez* : Travaux de la Brigade française 1847.

1°) Rapport de l'ingénieur. [Bibl. Enfantin, n° 672]; — 2°) Cinq cartes. [Bibl. Enfantin, n° 779]; — 3°) Plan et nivellement, in-fol. [Bibl. Enfantin, n° 205.]

1480. *Rapport de M. le comte Armand* **de Gontaut**, *administrateur de la Compagnie universelle du Canal de Suez au Conseil de l'administration de cette Compagnie.* (Paris, le 10 mars 1868.)

Paris, autographie Valeur (35, rue d'Argenteuil), 22 pp. in-4°.

1481-1482. **Lemoinne** (John). — *Articles publiés* 1) *dans le Journal des Débats.* Paris 1882 et 2) *dans la Revue politique et littéraire.* Paris, n° du 1er nov. 1884.

1483. **Verne** (Jules). — *Tour du Monde en 80 jours.*

Paris. (Nombreuses éditions originales et traductions dans toutes les langues du monde entier.)

1484. *Carte géographique de l'Égypte et des pays environnants*, réduite d'après la carte topographique levée pendant l'expédition de l'armée française par M. **Jacotin**, gravée au dépôt général de la Guerre.

Paris, 1818.

[Bibl. Enfantin, n° 737.]

1485. *Carte hydrographique de la Basse-Egypte et d'une partie de l'Isthme de Suez* où sont indiqués les travaux exécutés ou à exécuter d'après les ordres de S. M. Mehemet-Ali, vice-roi d'Egypte, avec le projet de la communication directe des deux Mers au travers de l'Isthme de Suez par **Linant de Bellefonds**.

Paris (?), (s. d).

[Bibl. Enfantin, n° 735.]

1486. *Description de l'Égypte ou Recueil des observations et des recherches qui ont été faites en Egypte pendant l'expédition de l'armée française.*

Paris, Panckoucke, 1822 in-8°. (le tome XI contient ce qui a rapport à la question du Canal entre les deux Mers.)

[Bibl. Enfantin, n° 542.]

(Voir n° 17.)

1487. **Linant de Bellefonds**. — *Mémoire sur le lac Mœris présenté à la Société égyptienne*, le 5 juillet 1842.

Alexandrie, 1843, in-4° avec une planche.

[Bibl. Enfantin, n° 559.]



1488. **Schoelcher** (Victor). — *L'Égypte en 1845.*

Paris, Pagnerre 1846, in-8°.
[Bibl. Enfantin, n° 520].

1489. **Aubert-Roche.** — *Des conséquences de la marée du 8 février* (1860), *à Suez et vers Pelouse.*

(*Bulletin de l'Institut Égyptien.* Alexandrie, 1860, n° 3, p. 43.)

1490. **Mouriez.** — *La Mer Rouge.*

(*Bulletin de l'Institut Égyptien.* Alexandrie, 1861, n° 5, p. 84.)

1491. **Rifaah-bey.** — *Poésie arabe sur l'avenir du Canal de Suez pour l'Egypte.*

(*Bulletin de l'Institut Égyptien.* Alexandrie, 1862, n° 7, p. 73; texte arabe et traduction française parus dans le 2e volume des *Memoires* dudit Institut.)

1492. **Bernard** (L.), ancien député. — *Projet pour la liquidation de l'arriéré de la Compagnie de Suez.* (19 mai 1874.)

Lausanne, authogr. J. Zwahlen, (s. d.), 11 pp. in-fol.

1493. *L'Égypte et le Soudan égyptien*, par Henri **Pensa.**

Paris. Librairie Hachette et Cie, 1895.

1495. *Histoire du Saint-Simonisme*, 1825-1864, par Sébastien **Charléty.**

Paris. Librairie Hachette et Cie, 1896.

1495. *Bibliographie saint-simonienne*, de 1802 au 31 décembre 1832, par **H. Fournel.**

Paris, Alex. Johanneau, mars 1833, in-8°.

1496. *La France parlementaire* (1834 à 1851). *Œuvres oratoires et écrits politiques*, par Alphonse **de Lamartine,** précédés d'une étude sur la vie et les œuvres de Lamartine, par Louis **Ulbach.**

Paris, Librairie internat., 1864-65, 6 vol. in-8°.

1497. *Saint-Simon et le Saint-Simonisme.* Cours professé à l'Ecole des sciences politiques, par Paul **Janet.**

Paris, G. Baillière et Cie, 1878, in-12.

1498. *Les nouvelles Conquêtes de la Science*, par Louis **Figuier.** *Le Canal de Suez.* — Tome II.

Paris, à la Librairie illustrée, 8, rue Saint-Joseph.

1499. *Histoire d'un paquebot.* 100 dessins d'après nature, par Louis **Tillier** et Paul **Bonnetain.**

Paris, Maison Quantin, Compagnie générale d'impression et d'édition, 7, rue Saint-Benoit.

LISTE ALPHABÉTIQUE DES NOMS D'AUTEURS

N. B. — *Les chiffres romains se rapportent aux manuscrits et les chiffres arabes aux numéros d'ordre des imprimés, cartes et plans.*

A

A. A. 446.
A. R. 458.
Abel (Frédérick), 1411.
Agoub, 18.
Aladenize, 888.
Alexandre, 599b.
Allou, 931.
Alloury (L.), 226, 470, 616, 1160.
Amos (S.), 1014.
Ampère (J. J.), 591.
Ancel, 993.
Anderson, 430.
Andree (Rich.), 876 *bis*.
Angelet (D. Joé), 787.
Andrew (W. E.), 192, 193.
Anvers (N. d'), 1013.
Anville (d'), I.
Appleton (L.), 1408.
Argenson (Mis d'), 333.
Arrow (F.), 764.
Asser, 1361.
Aubépin, 544.
Aubert-Roche, 355, 379, 391, 456, 474, 603, 686, 1489.
Audisio, 712.
Audouard (Mme Ol.), 423.
Aufreville (Dr), 700.
Autard de Bragard, 476b, 658.
A-va (L.), 742.
Avenel (D. L. M.), 76.
Avenel (d'), 1280.
Avout (d'), 941.
Avril, 372, 527.

B

B., 730.
B. B., 414.
B*** (Elis.), 512.
B. (H.), 1263.
Bader (H.), 621, 624.
Badger (G. P.), 377.
Badois (Edm.), 466.
Bagner y Ribas (Diego), 803a.
Baillière (H.), 585.
Bake (M. R. W. J. C.), 267.
Baker, 861, 990.
Baker (Benj.), 118.
Baker (Sam. White), 518. 559.
Ballue, 1157f.
Barbié du Bocage, 290.
Barile (L.), 226.
Barrault (A. et E.), 152, 161, 162.
Barrère (Camille), 1087 *bis*.
Barthélemy Saint-Hilaire, 88, 129, 146, 153, 156, 167, 170, 223, 250, 251, 261.
Bartholomew, 1009.
Baruffi (G. F.), 270, 307, 712.
Barzellotti (L.), 721.
Bateman (J. Fr.), 781.
Bauche (E.), 799.
Baude (E.), 554b.
Baude (J. J.), 119.
Bauër, 701b.
Beccari (G. B.), 1091.
Beke (Ch.-T.), 644.
Bekker, 1043.
Belin de Launay, 939.
Bellefonds (Linant de), 78. 82; — V. aussi Linant.
Bellet (P.), 680, 805.
Berchère (N.), 401.
Bernard (H.), 655, 707.
Bernard (L.), 1492.
Berteaut (Sébastien), 476, 695, 948, 949.
Berton (J. de), 266.
Bertrand (Alph.), 1338.
Bertrand (Marcel), 1462 *bis*.
Beskow (G. E.), 404, 524.
Bessaignet (Octave), 1288.
Bey (Dr), 488.
Biagi (G.), 1436.
Biau (Louis), 798, 822.
Biche (N.), 453.
Bilbaut (Théoph.), 653, 693, 816.
Black (W. G.), 1388.
Blake (J. V.), 777.
Blakesley (J. W.), 346.
Blanchard, 226.
Boccardo (Gerolamo), 482, 714.
Boehm père, 560.
Böttger (Dr C.), 316.
Boghos-Pacha-Nubar, 1351.
Boissay (Ch.), 659.
Boniface (L.), 226.
Bonnac (de), I.
Bonnat (Léon), 1075.
Bonneau, 109.
Bonnet (J.), 478.
Bonnetain (Paul), 1353.
Borde (Justin), 797.
Borde (Paul), 815.
Bordes (J. P. de), 65, 268.
Bordot (Maurice), 261.
Borel (P.), 551, 578.
Borelli-bey 1425.
Borelli (Octave), 1361 *bis*.
Bornier (H. de), 365.
Bossicaut (P.), 819.
Boudon (Raoul), 353.
Bouniceau (P.), 895.
Bourdaloue, 53, 60.
Bourdelles, 1442.
Bourguet (A.), 1440.
Boverton Redwood, 1411, 1428.
Bozoli (G. M.), 834.
Braudat (Paul), 803 b.
Bréhier (L.), 1478.
Breittmayer (Alb.), 859.
Brenner, 761.
Breton, 587.
Breton (Paul), 891, 892.
Bridier (L.), 1461.
Brück (de), 152, 1469, 1470.
Brull, 630.
Bryce (J.), 1206, 1207, 1229.
Buckingham, 44.
Buquet, 372.
Busch (Dr), 179, 216.
Busquet (L.), 1276, 1277.
Byzantion, 442.

C

Cadiat (V.), 580.
Calindri (Ugo), 88, 89, 167, 170, 370.
Calonne (A. de), 689.
Camp (Maxime du), 80.
Caron, 867.

Carrault (L.), 652.
Carré de l'Yonne, 330.
Caruel, 718.
Casimir-Perier, 1157 f.
Cassagnes (A.), 937.
Cattin (abbé), 587.
Cazalis de Fondouce, 582.
Cazavan (G.), 226.
Chabrière-Arlès, 478.
Champein (Stan.), 420, 471.
Champollion, 548.
Chancel (de), 147.
Charles-Roux (J.), 476, 649, 705, 1158, 1446.
Charléty (S.), 1495.
Charvaut, 1435.
Chéron de Villers, 120 *bis*.
Chérot (Aug.), 989.
Chevalier (Michel), 38, 262.
Chevallier (V.), 419.
Childers, 1221.
Chimènes (Ferd.), 1424.
Chtch (P.), 735, 736.
Cialdi, 358, 514, 564, 717.
Cicéri (E.), 703, 823.
Clarke, 774, 786.
Claude, 476 a.
Clémenceau, 1157 g.
Clément (J.), 867, 1095.
Clerk (J.), 632.
Clot-bey (Dr), 349 *bis*.
Cobden (Rich.), 62.
Coen (G.), 1365.
Cole (F.-C.), 219.
Colfavru (J.-C.), 927.
Colin (Aug.), 51, 818.
Comeiras (de), 11.
Companyo (Dr), 479.
Coninck (Fr. de), 296, 324, 325, 328, 402, 588, 651, 666, 667.
Coninck (G. de), 55.
Conrad (F. W.), 298, 304, 305, 334.
Coppini (Anton.), 443 *bis*.
Cora (G.), 831, 832.
Corbin-Mangoux, 416.
Cornelissen (J.-E.), 828.
Correnti (Cesare), 720.
Corte, 61.
Costaz (bon), 13.
Cotard (Ch.), 1052, 1289.
Courbon (Alfr.), 364.
Courtois 892, b.
Covino (A.), 830.
Cowan (J.-S.), 983.
Croy (de), 813.
Cucheval-Clarigny, 226.
Cumming (C. F. G.), 954.
Czoernig (von), 277.

D

D. (A.), 838.
D. (M.), 1449.
D. (P.), 435.
Dabbous (G.), 1084.
Daleng (Charles), 699.
Danckelmann (von), 1358.
Darnis (P.-B.-S.), 226.
Dassy (G.-F.), 317.
Dauphin (C.), 789.
Dauprat (E.), 883.
Dauzats, 1090.
David (C. E.), 469.
Deharme (Ern.), 663.
Delafosse (Jude), 692.
Delafosse (Jules), 1157f, 1443.
Delamarre 173.
Deleuze 864.
Denormandie, 426, 867, 1472.
Desavoye, 299.
Desplaces (E.-E.), 117, 291, 292, 329, 650, 696.
Dicey (E.), 1215.
Disraeli, 1007.
Dodd (G.), 778.
Donnat (Léon), 706.
Dorville, 892 a.
Doury (P.), 896.
Drigon de Magny, 54.
Drohojowska (ctesse), 804.
Dubois (M.), 1475.
Dubois (P.), 226.
Ducoudray (Elie), 480.
Ducout (Prosper), 984.
Dufaure, 438, 439.
Dufour (H.), 310.
Dumont (J. B.), 1376.
Dunsany (lord), 1146.
Dupin (bon Ch.), 49, 260, 263, 264, 294, 407.
Dupré V, 9.
Durand-Claye (Léon), 962.
Duseigneur (E.), 478.
Duseigneur (G.), 705.

E

Eaton (F.-A.), 766 à 768.
Ebers (G.), 501, 1090 *bis*, 1113 b.
Eclaire (E.), 763.
Edhem-Pacha, 1470.
Edwards (Amélia B.), 1359c.
Egerton (F.), 1262.
Egger (E.), 604.
Enfantin 708, 1479.
Erckmann-Chatrian, 1042.
Erhard, 498, 757.
Ertborn (van), 546.
Escayrac de Lauture (d'), 111, 112, 155.

F

Fabas (Th.), 226.
Fabre, III.
Fabre (Et.), 669.
Fabre (J. Paul), 1290.
Fairman, 1274.
Fare (W.), 1017.
Favier (A.), 118.
Favre (Jules), 437, 438, 439.
Fernand (Jacques), 360.
Ferragus, 570 *bis*.
Ferrier (E.), 1338.
Ferrières-Sauveboeuf (de), 10.
Ferris (G. T.), 1421.
Figari-bey, 527.
Figuier (L.), 690, 1354.
Fischer (P.), 819.
Fitzgerald (W. F. Vesey), 537.
Fitzgerald (Percy), 1037.
Flachat (E.), 454, 457.
Flamant (A.), 1329.
Fleury (J.), 1275, 1285, 1321.
Florenzano (Giov.), 835.
Foetterle (Fr.), 185.
Fontane (Marius), 381 *bis* 425, 584, 664, 678, 823 1075.
Font-Reaulx (de), 1374.
Foucher de Careil (A.), 441 *bis*.
Fouquier (A.), 691.
Fournel (Henri), 21, 476c, 1495.
Fournier de Flaix, 1242.
Fowler (J.), 641, 1181.
Fowler (M.), 643.
Fraas (Oskar), 534.
France (Anatole), 1439.
Franzius (L.), 1427.
Frey fils, 466.
Freycinet (de), 1157 f.
Friedlander, 1458.
Fuchs (Th.), 1049, 1062, 1116.

G

G. (A.), 837.
Galbert (de), 397, 476 d, 562, 712.
Galloway (J. A.), 36.
Gallut (A.), 1248.
Gambetta, 1124, 1157 e.
Ganeval (A.), 1162.
Garelli (Félice), 443.
Geoffroy Saint-Hilaire (Et.), 1476.
Giffith (C.-D.), 220.
Gilman (D.-C.), 449.
Ginoux (L.), 966 a, 966 b, 1086, 1088, 1089, 1282, 1286.
Gioia, 712.
Glouchinsky (J. P.), 731, 845.
Glynn (Jos.), 194.
Godard (Ch.), 545.
Gogh (J. van), 148.
Gontaut (Arm. de), 1480.
Gordon (lady Duff), 448.
Goschen, 1158.
Gouvidou (Dr H.), 996, 1054.
Grammont (de), 1334.

Granville (lord), 1210, 1315.
Greisendörffer (J.), 613.
Griffith, 220.
Grubb, (E.-B.), 576.
Guétin (A.), 1435.
Guichard (J.), 1157, 1157 *bis*.
Guillemin (J. A.), 550.
Guimet (Emile), 547.
Guiter (A.), 599 a.
Guizot (P.-J.), 293.

H

H., 58.
Halortie (de), 1258.
Hamy (Dr E. L.), 1476.
Harbour (S.), 15.
Hartley (Ch.), 1463.
Hartmann (Dr R.), 451.
Harvey (E.), 4.
Hassib (Abdallah), 1383 c.
Haughton (B.), 1264.
Hawkshaw (J.), 387, 403.
Hennebert (E.), 1265, 1281.
Heron (Rob. M.), 979.
Hodgkin, 182.
Holland (T. E.), 1228.
Hollinsworth, 1151.
Hommaire de Hell, 42, 45.
Hooper (G.), 1387.
Horner (J. B.), 75.
Hull (E. C. P.), 1191.
Humboldt (Alex.), 1032.

I

Ignatieff (général), 1390.
Imray (J. F.), 849.
Isnard, V.
Issel (Arth.), 486, 829.
Ivanoff, 840.

J

Jacotin, 1484.
(Jacques Bonhomme), 400.
Jaeger (Ch.), 465.
James (Dr C.), 894, 935.
Janet (Paul), 1497.
Janiczek (Z.), 1135.
Janko (J.), 1383 a, 1383 b.
Jeans (J. St.), 1390.
Jeekel (C.-A.), 826.
Jeula (H.), 878.
Johnston, 751.
Jomard, 18, 126, 132.
Jonveaux, 50.
Joubert (J.), 1279.
Jourdan (Louis), 68 *bis*.
Julliany (J.), 29.

K

Kh., 773.
Kaled (Mohammed), 1383.
Karnebeck (van), 711.
Kaufmann (général), 918.
Keller (C.), 1138, 1179, 1180.
Keller-Leuzinger, 1367.
Kenney (C. L.), 218.
Khayreddin-Pacha, 1470.
Knighton (W.), 635.
Kossmann (R.), 1047.
Kotschy, 279.
Kozlowski (J.), 851.
Krukenberg (Dr), 1358.

L

L. (Mis de), 513.
L. A., 742.
La Bedollière (de), 802.
Labrousse, 173.
Lacroix (Dr L.), 1245.
Ladame (J.), 1283, 1284.
Ladevèze, 226.
La Farina (G.), 168.
Lahaye (R.), 1413.
La Marmora (A.), 169.
Lamartine, 25, 1496.
Lambert de la Croix, 817.
Lambertenghi, 719, 872.
Lançon (J. B. R. A.), 326.
Lange (D. Ad.), 198, 318, 336, 631, 907.
Langel (A.), 1207.
Langlès, 18.
Lapauze (H.), 1448.
Lapeyrère (J.), 434.
Laporte, 868.
Larivière (H.), 226.
Larousse (E.), 149, 322, 323, 445, 497, 498, 515, 526, 613, 870, 887.
Lasserre (R.), 803.
Laurent, 800.
Lavalley (Al.), 519, 555, 1416.
Layard, 373.
Leal (Ch.), 681.
Le Bon (R.), I.
Lecointre, 709.
Leconte (Cas.), 470.
Le Cordier (L.), 661.
Lefort (J.), 507.
Legrand (Louis), 1391.
Leibnitz, 28 *bis*, 441 *bis*.
Le Maire, IV.
Lemasson, 1362.
Lemoinne (John), 1481, 1482.
Lenoir (P.), 904.
Le Noir du Roule, III.
Léon (de), 618, 637, 640, 1053.
Leonora, 75.
Lepère (J. M.), 17.
Le Prevost (M.), 668.
Lepsius, 59, 71 *bis*, 75.
Le Saint (L.), 259, 515.
Lesseps (Charles de), 759, 1375, 1405, 1451.
Lesseps (ctesse de), 1460.
Lesseps (Charles), 892 b.
Lesseps (Ferdinand de), 74, 83 à 87, 88, 89, 90, 92, 123 à 133, 175 à 178, 269, 274, 275, 289, 312, 313, 340, 341, 346, 359, 373 à 375, 382 à 385, 406 à 410, 446, 447, 480, 528 à 531, 568 à 570 *bis*, 590, 602, 614 à 620, 648, 708, 758, 853, 854, 898, 912 à 915, 945 à 950, 967, 969 à 978, 1010 à 1013, 1058 à 1060, 1075 à 1080, 1093, à 1099, 1114, 1115, 1131, 1169 à 1176, 1195, 1196, 1252, 1253, 1292, 1325, 1337 à 1339, 1355, 1356, 1366, 1367, 1384, 1385, 1418, 1419, 1423 à 1426, 1431 à 1434, 1453.
Letronne (J. A.), 26.
Levadé (L.), 994.
Libermann (Eug.), 684.
Lieusson, 150.
Linant bey, 122, 172, 1485, 1487; — V. aussi Bellefonds.
Listl (Karl), 923.
Lobnitz, 594.
Lockroy, 1157.
Logan (T.), 770, 859.
Lombardini (Elia), 337, 357.
Loredan (P.), 662
Loua (Touss.), 1156.
Louvet (A.), 987.
Lynch (Th. K.), 503.

M

M., 534.
Mac Clean, 275, 306, 629.
Macdonell (J.), 1064.
Madelène (H. de la), 154.
Magniac (Ch.), 982, 1034, 1253.
Magois (L.), 929, 1350, 1363, 1364, 1375, 1382, 1383.
Makryzy (Ahmed al), 18.
Malte-Brun (V.-A.), 110, 114.
Manby, 275, 306.
Manchez (Marcel), 1465.
M'Andrew (Rob.), 779, 780.
Mansell (A. L.), 272.
Manville (B. de), 561.
Marcein, 401.
Marcel (J. J.), 56.
Marchand (J.), 1393.
Marchi (Fr. de), 713.
Margerie (E. de), 1462 *bis*.
Marquet (P.), 477.
Marquis (J. A.), 226.
Marteau (Am.), 581.
Martens, 1112, 1164.
Martens (Ed. von), 1340.
Martin, 257.
Martin (Et.), 1417.
Mascall (J.), 4.

Maspero (Gaston), 1090 *bis*, 1113 b.
Masson (Georges), 422, 1436.
Masson (Gust.), 939.
Masson (Jus.), 518, 559.
Masson (Paul), 1438.
Mawin (Ch.), 1397.
Mellet (F. N.), 331.
Mengin (F.), 18.
Merchant (G.), 871, 886.
Merchant (J. W.), 958.
Merello (Giacomo), 966.
Merruau (P.), 289, 396, 614.
Methven (Robert), 647.
Meurville (L. de), 1457, 1467.
Mévil (André), 1456.
Meyer, 1359 a.
Midy (F.), 297.
Miles (R. H.), 505.
Millié (J.), 579, 679.
Milner (A.), 1298.
Mills (A.), 1216.
Milner (A.), 1298.
Mirabeau (Mis de), 682.
Mitchell (H.), 633.
Mitrovich, 1038.
Mocquard, 867.
Monchy (de), 83.
Mongredien (A.), 1190.
Monteil (L.), 937.
Montesimo, 225.
Montricher (H. de), 705.
Morel-Fatio, 657.
Morellet (abbé), V.
Morellet, 587, 880.
Morelli (Gius.), 308.
Moresby (R.), 499.
Morgan (P. H.), 1105.
Morin (Elisa), 807.
Mouchez (amiral), 790.
Mougel-bey, 122, 172, 356, 936.
Mourette, 884, 885.
Mouriez (Paul), 121, 1490.
Moustier (Mis de), 570.
Mouttet (E.), 226.
Müller (Dr K.), 875.
Mure, IV.
Murray, 1359 d.

N

Napoléon III, 415, 415 *bis*; 620.
Napoléon (prince), 407.
Nares (G. S.), 874, 910.
Negrelli, 276, 712.
Negrelli de Moldelbe (Vte), 1470.
Neubaur (P.), 1396.
Ney (Nap.), 1293.
Nicole (G.), 703.
Nicoullaud (Aug.), 701 c.
Noailles (Vte de), 1444.
Noël (Oct.), 1406.
Nointel (Mis de), IV, 1394, 1474.
Noirot (Ad.), 399.
Northcote, 1184.
Norwood (C. M.), 1143.
Nouette-Delorme (A.), 586.
Nourse (J.-E.) 648, 773, 857, 945, 1273.

O

Odescalchi (Cte L.), 566.
Odilon-Barrot, 438, 439.
Oliveira (B.), 386.
Oppenheim (H. P.), 136.
Orbinsky (P.), 839.
Orloff (prince), 915.
Outrebon (L.), 475.

P

P., 58.
P. (F.), 976.
P. D. 435.
Pachkoff, 748.
Paleocapa (P.), 163, 255, 301, 306.
Palmerston (lord), 190, 191, 199 à 201, 224, 226 à 249, 253, 400, 1071.
Paponot F.), 1287, 1381, 1414.
Pâris (amiral), 995, 1041.
Parsons (A.), 16.
Parys, 1468.
Pasqua (Dr), 583.
Patrone (Lazzar.), 482.
Paul-Henry, 1405.
Pautet, 395.
Peborde (de), 985, 986.
Pelca (G.), 1462.
Peñaranda (C.), 1359 e.
Pensa (H.), 1494.
Perdriau (P. de), V.
Pernice (Angelo Villa), 485.
Pescheck, 1328.
Petermann (A.), 93.
Philigret (B.), 258.
Philipon, 1375.
Piattolli (L.), 483.
Pichot (P. A.), 791, 821.
Piédoye, 1405.
Pila-Carocci (L.), 444, 490.
Pinard (A.), 1176.
Pingaud (Léonce), 1332, 1347.
Poirée (A.), 460 à 463, 517.
Poisson, 1123.
Pontchartrain (Cte de), III.
Praslin (duc de), III.
Prétot (P. L.), 108, 354.
Privat (Esprit), 226.
Prokesch-Osten (Cte de), 1046.
Pujol (D.), 894.

R

R (A.), 458.
Rabino (J.), 1341.
Rabusson (A.), 66.
Radau, 990.
Raigecourt (Mis de), 682.
Ramond, 882.
Rathbone (W.), 1143, 1147.
Rathery (E. J. B.), 333.
Reclus (E.), 750, 765.
Reder, 376.
Reed (E. J.), 924.
Regaldi (G.), 718 *bis*.
Regny-bey (de), 944.
Reid (R. T.), 1205.
Reilly (F. S. de), 1025.
Renan (Ernest), 1292.
Renaud, 125.
Renault (L.), 1166.
Rennell (J.), 14 *bis*.
Révilliod (Gust.), 814, 940.
Ribadeau-Dumas, 867.
Ribes (Champetier de), 867, 893.
Rice, 1170.
Richard, 889.
Richards, 774, 786.
Richelieu (cardinal), 76.
Rifaah-Bey, 1491.
Riou, 657, 664, 703, 823.
Ritt (Oliv.), 554, 599 c, 665, 1129.
Robersart (Csse de), 549.
Robin (Charles), 545.
Robinet (Steph.), 507.
Robinson (W.), 5.
Rochette (de la), 7.
Rockwell (C. H.), 575, 1104.
Rodd' (Mme), 14 *bis*.
Roesler (Rob.), 627.
Rogers (E.) 1103.
Rohlfs (G.), 573.
Rolland (L.), 654.
Romanet du Caillaud, 1278.
Ronchetti (Alex.), 554 a.
Rosili, 14.
Rossignol (L. M.), 1445.
Roth (J.), 1081.
Roule (du), III.
Roussin (A.), 552.
Roux (E.), 226.
Roux (J. Charles-), V. *Charles Roux*.
Rozière (de), 17.
Rudloff (Rud.), 1427.
Ruiz (E.), 1153.
Rumeau, 593, 882.
Rundall (F. H.), 1144, 1148, 1256.
Ryme (Amédée), 57.

S

Sabbatier, 375, 409, 447.
Sacré (Amédée), 475.

Saganane, 80.
Saint-Aignan (abbé), 592.
Saint-Albans (duc de), 597.
Saint-Elme Petit, 226.
Saint-Priest (de) I, 1057.
Salémi (F.), 1415.
Salisbury, 1210.
Sallior (E.), 421.
Samokhvaloff, 873.
Sapeto (G.), 491.
Sarrut (Jul.), 1434 c.
Sarter (Et.), 1108.
Sauces (G.), 833.
Savary des Bruslons, 2.
Say (H.), 39.
Say (L.), 1227.
Sayn (A.), 466.
Scarpellini (E.), 309.
Scheffer (Ch.), 1057.
Scherer (H.), 500.
Schièble (Erh.), 174, 310.
Schiller (aîné), 226.
Schleiden (Dr M. J.), 278.
Schmidt (C.), 1061.
Schneider (O.), 855.
Schoelcher (V.), 48, 1488.
Schwab (M.), 464.
Schwartz (E.), 1433.
Schweinfurth, 571.
Seefeld (Karl), 1384.
Seely, 19.
Ségur (L. de), 362.
Senard, 426, 867.
Seymondi, 9.
Sherard (R. R.), 1418.
Silvestre (H.), 660, 1004.
Simencourt (A. de), 327.
Sinety (de), V, VI.
Skalkovski (K.), 844.
Smelsky (A. E.), 495.
Smith (G. B.), 1419, 1434.
Sologoub (V.), 738.
Sorel (Alb.), 1437.
Sorin (Elie), 811.
Sorio (G.), 492.
Spément (A.), 903.
Spratt (T. A. B.), 285, 783.
Stacquez, 468.
Steele (J.), 877.
Stegner (Fr.), 189.
Steiner (Ch.), 704.
Stephan (H.), 760, 876.
Stephenson, 254, 255, 276, 286, 301, 306.
Sternfeld (R.), 1434 a.
Stoddard (W. O.), 858.
Stoess (W. de), 646, 710.
Stratford de Redcliffe (Vte) 90.
Stuart (A. E.), 925, 928, 936.
Suckau (H. de), 697, 810.
Suess (Ed.), 1462 *bis*.
Szarvady (Fr.), 314.

T

Tabarini, 489.
Taitbout, IV.
Talabot (Paulin), 120.
Tarayre, 107.
Tegetthoff (W. von), 502.
Ténot, 1157 f.
Tenderden (lord), 1025.
Terner (F. G.), 836.
Terrier (A.), 1475.
Testa (J. de), 424.
Testot (L.), 694.
Tex (J. den), 824.
Théry (Edm.) 1441.
Thiébaud (G.), 1461.
Thomassy (J.), 1244.
Thompson (J. P.), 101.
Tillet (Jacques du), 1450, 1473.
Tillier (Louis), 1353.
Tillo (E. J.), 846, 847.
Timmermans, 1003.
Tissot (E.), 467, 655, 707.
Tomkins (H. G.), 1359 b.
Torelli (Luigi), 563, 565, 608, 609, 715, 716.
Tott (de) I, 6, 1383 b.
Trémaux, 79, 98, 113.
Trotter (G.) 3.
Twiss (Trav.), 991, 1073, 1111, 1112.

U

Un Italiano in Egitto, 1251.
Ulbach (Louis), 1496.
Urquhart (David), 103, 1029, 1230.
Uzanne (Octave), 1455, 1468.

V

V., 531.
V. (de), 808.
V. (P.), 1452.
V. V, 842.
Vaillant, 226.
Vaillant (L.), 455.
Vambéry, 922.
Vandal (Alb.), 1346, 1379, 1394, 1474.
Vassel (Eus.), 1395.
Ventre-bey, 1426.
Vergennes (de), I.
Vergne, 1124, 1163.
Verne (Jules), 1483.
Vetch (James), 31.
Viator, 363.
Vigo-Roussillon, 1392.
Vigouroux (F.), 1126.
Villeneuve (Mis de), I.
Villeneuve, 1157 f.
Villiers du Terrage (de), 1436 b.
Vimercati (César), 81, 472, 473.
Virgilio (Jac.), 722.
Visinet, 226.
Vivien de Saint-Martin, 398.
Vogüé (Vte de), 1447.
Voisin, 403, 427, 428, 525.
Volkmann, 1295, 1327, 1328.
Volney (de), 8.

W

Waddington, 1157 h.
Waring (Chas.), 1208.
Waterfield (O. C.), 1233.
Weiss (E.), 138.
Wellens, 871 *bis*.
Western arab, 782.
Wheeler (W. H.), 1431.
White (H.), 1234, 1301.
Whitehouse (C.), 1420.
Wilson (Riv.), 1195.
Witebski (L.), 688.
Wolff (Drumond), 1012.
Wrankmore (W. C.), 216.
Wurm, 34.
Wyld, 69 à 71, 405, 752, 1167.

Y

Youssef bey Sourour, 1470.

Z

Zanardini (G.), 271.
Zenker (W.), 625, 626.

TABLE DES GRAVURES

TOME II

TRAVAUX D'ÉLARGISSEMENT DU CANAL MARITIME, d'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Cie de Suez 1

LES MEMBRES DE LA CONFÉRENCE DE CONSTANTINOPLE 19

MARIUS FONTANE, secrétaire général de la Cie de Suez 27

LE LIEUTENANT-GÉNÉRAL SIR JOHN STOKES K. C. B., Vice-Président de la Cie de Suez 37

LE SERAPEUM, d'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Cie de Suez 37

LE PALAIS DU KHÉDIVE A ALEXANDRIE, communiqué par l'*Illustration* 39

THEWFIK-PACHA, Vice-Roi d'Égypte ... 41

M. WADDINGTON, Ministre des Affaires étrangères 43

JULES FERRY 45

LORD GRANVILLE (London, published by Wallon and C°, 103, Shaftesbury). 47

M. CHALLEMEL-LACOUR, Ambassadeur de France à Londres 48

ARABI, d'après la photographie de M. Sebah au Caire, communiquée par l'*Illustration* 49

LÉON GAMBETTA 53

M. DE FREYCINET, Président du Conseil des Ministres, Ministre des Affaires étrangères (1882) 57

CHÉRIF-PACHA, Président du Conseil, Ministre des Affaires étrangères, dessin d'après nature de M. Bourgain, envoyé de l'*Illustration*, 1882. 61

MÉDAILLE DE GAMBETTA, par Roty 63

M. F. DE LESSEPS ET LE NEVEU DU KHÉDIVE EN ROUTE POUR ALEXANDRIE, d'après un croquis fait à bord de l'*Amazone*, par M. Bourgain, envoyé de l'*Illustration* (1882) 65

LE BOMBARDEMENT D'ALEXANDRIE PAR LA FLOTTE ANGLAISE (11 JUILLET 1882), d'après un croquis fait à bord du *Péluse*, par M. Louis Sault (*Illustration*) 67

LES RUINES DU CONSULAT DE FRANCE, A ALEXANDRIE, d'après un croquis communiqué par l'*Illustration* (1882) .. 69

M. VICTOR DE LESSEPS 71

UNE SÉANCE DE LA CONFÉRENCE DE CONSTANTINOPLE DANS LA MAISON DE SAÏD-PACHA, d'après un croquis de M. Colborn, envoyé de l'*Illustration* (1882) 73

ERNEST RENAN, d'après Bonnat 117

ENTRÉE DU CANAL A PORT-THEWFIK, d'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Cie de Suez 119

M. CHARLES DE LESSEPS, Vice-Président de la Cie de Suez 121

M. GLADSTONE 123

M. JULES GUICHARD, Président de la Cie de Suez, 1894-1896 141

TOUSSOUM, d'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Cie de Suez 145

LA NAVIGATION DE NUIT, d'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Cie de Suez 147

PROJECTEUR MANGIN (TYPE SUEZ) (Sautter Harlé et Cie à Paris) 151

PLACE ET MANIEMENT DU PROJECTEUR ÉLECTRIQUE 153

LE « TITAN », cliché de la Cie de Suez 155

LE « BARBAROSSA », NAVIRE POSTAL ALLEMAND TRAVERSANT LE CANAL 159

CUIRASSÉ TRAVERSANT LE CANAL, cliché de la Cie de Suez 163

MODÈLE DE LA DRAGUE « LA PUISSANTE » 165

LES PLANTATIONS D'ABOU-RAHAM, cliché appartenant à la Cie de Suez 173

La gare de Kabret et les plantations de roseaux sur les bords du Canal, d'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Cie de Suez 176
Le canal d'eau douce et le Canal maritime, d'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Cie de Suez 177
Le débarquement a Ismaïlia, avenue Jules-Guichard, cliché de M. Maurice Herbette 180
Le sphinx et les stèles du square d'Ismaïlia, cliché communiqué par M. Quellenec 181
Chalet de Lesseps, a Ismaïlia, cliché appartenant à la Cie de Suez 182
L'avenue Poilpré, cliché de M. Maurice Herbette 183
La ville arabe a Ismaïlia, d'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Cie de Suez 184
Le canal Ismaïlieh, cliché appartenant à la Cie de Suez 185
Place du Quartier arabe a Ismaïlia, cliché de M. Maurice Herbette 186
Le buste de Jules Guichard, ancien Président (Jardin des bureaux de la Compagnie), cliché appartenant à la Cie de Suez 187
Capitainerie du port a Ismaïlia, d'après une photographie appartenant à la Cie de Suez 189
Port-Thewfik. — L'avenue Hélène, d'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Cie de Suez 190
Le buste de l'ingénieur en chef Lemasson, cliché appartenant à la Cie de Suez 191
Les bureaux de la Compagnie a Port-Thewfik, cliché appartenant à la Cie de Suez 192
Entrée des lacs Amers. — La gare du déversoir, d'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Cie de Suez 193
Boutre de la Mer Rouge, cliché de M. F. Charles-Roux 194
La mosquée de Cheik el Farag a Suez, d'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Cie de Suez 195
Modèle d'un bateau pétrolier 196
L'Usine des eaux a Suez, cliché appartenant à la Cie de Suez 197
Suez. — La ville arabe, d'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Cie de Suez 199
Port-Saïd, d'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Cie de Suez 200
Navires charbonnant a Port-Saïd, d'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Cie de Suez 201
Le quai François-Joseph a Port-Saïd, cliché de M. Maurice Herbette 202
Le canal d'eau douce, cliché de M. Maurice Herbette 203
La rue du Commerce a Port-Saïd, cliché de M. Maurice Herbette 204
L'Usine des eaux a Port-Saïd, d'après une photographie appartenant à la Cie de Suez 205
Les bureaux de la Compagnie a Port-Saïd, cliché appartenant à la Cie de Suez 207
La grande rue du village arabe a Port-Saïd, cliché de M. Maurice Herbette 208
La vigie des pilotes a Port-Saïd (bureaux de la Compagnie de Suez), cliché appartenant à la Compagnie ... 209
Le tramway a vapeur partant pour Ismaïlia, cliché de la Cie de Suez .. 212
La gare du tramway a vapeur a Port-Saïd, cliché de la Cie de Suez 213
Quai François-Joseph vu du sud a Port-Saïd, cliché de M. Maurice Herbette 214
La grande bigue des ateliers a Port-Saïd, cliché appartenant à la Cie de Suez 215
Réfection de la grande jetée ouest a Port-Saïd, cliché de la Cie de Suez. 216
Ateliers de réparations de la Compagnie a Port-Saïd. — Lancement du remorqueur « Progrès », cliché appartenant à la Cie de Suez 217
Le lac Menzaleh, d'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Cie de Suez 232
Maison d'employé a Port-Saïd, cliché de la Cie de Suez 233
Ferdinand de Lesseps en 1835, d'après une miniature appartenant à M. le comte Charles de Lesseps 245
Inauguration du buste de l'ingénieur Lemasson (discours de M. le prince Auguste d'Arenberg), cliché appartenant à la Cie de Suez 257

Hôpital Saint-Vincent-de-Paul, cliché de la Cie de Suez 259
Le Sanatorium, cliché de la Cie de Suez 261
Médaille de l'Alliance française, par Daniel Dupuis................... 264
L'Église et l'École de Port-Thewfik, cliché de la Cie de Suez 265
Maisons d'employés a Port-Thewfik, cliché de la Cie de Suez 266
Maisons d'ouvriers a Port-Thewfik, cliché de la Cie de Suez 267
Médaille de la Société française des habitations a bon marché, par Chaplain............................ 269
Femmes Fellah...................... 285
Le hall de la Compagnie de Suez, Paris, 9, rue Charras, cliché appartenant à la Cie de Suez........... 287
Médaille de la Compagnie de Suez.. 306
Médaille de la Société pour l'avancement des sciences............... 307
La Géographie, médaille par Alphée Dubois........................... 334
L'« Indus » 335
Ensemble de la fête de l'inauguration de la statue de Ferdinand de Lesseps (17 novembre 1899)....... 337
Son Altesse Abbas Hilmi, Vice-Roi d'Égypte 339
La Musique des gardes-côtes, cliché de M. de Clercq.................. 340
Le Khédive et nos invités a l'inauguration de la statue de Ferdinand de Lesseps....................... 341
Fête de l'inauguration (discours du prince Auguste d'Arenberg)....... 343
Statue de Ferdinand de Lesseps. ... 349
Ensemble du monument de Ferdinand de Lesseps....................... 357
Vte E. Melchior de Vogüé, de l'Académie française..................... 361
Le « Mahroussah », yacht de Son Altesse le Khédive................. 367
La fête populaire a Port-Saïd...... 369
Le commandant des gardes-côtes, cliché de M. de Clercq............... 370
La promenade a méhari, cliché de M. Maurice Herbette............... 371
La promenade a méhari, cliché de M. Maurice Herbette............... 372
La promenade a méhari, cliché de M. Maurice Herbette............. 373
L'arrivée a l'hôpital Saint-Vincent, cliché de M. Maurice Herbette..... 373
Une belle pêche dans la Mer Rouge. 374
Les fontaines de Moïse.............. 375
Le retour de l'« Indus » en France, d'après un tableau de M. Bourgeois, appartenant à la Cie de Suez...... 377
Médaille de M. J. Charles-Roux, par Chaplain.......................... 378

PLANS, CARTES ET GRAVURES HORS TEXTE

TOME II

Le prince Auguste d'Arenberg, membre de l'Institut, député du Cher, président de la Compagnie universelle du Canal maritime de Suez, d'après le tableau d'Aimé Morot .... *Frontispice*

Plan général du Canal 146

Canal maritime de Suez. Profil en travers au kil. 45 (Kantara), et croisement de deux navires 148

Développement du Canal. Conditions de transit 156

Ismaïlia 178

Suez et Port-Thewfik 190

Port-Saïd 200

Panorama de Port-Saïd (cliché de la Compagnie de Suez) 210

Relevé hydrographique de la côte de Port-Saïd. Carte de la rade, d'après les sondages de 1899 218

Relevé hydrographique de l'extrémité nord du golfe de Suez. Carte d'après les sondages de 1896, 1897 et 1898 228

Répartition régionale du trafic commercial du Canal d'après la provenance et la destination des marchandises transportées en 1899 310

La pénétration en Asie. Grandes voies de communication existantes et en projet à la fin de 1900 328

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE X

LA CONFÉRENCE DE CONSTANTINOPLE

Mouvement maritime et recettes du Canal en 1870. — Les premiers navires qui ont franchi le Canal. — Les armateurs anglais et le choix de la route de Suez. — Différences entre les itinéraires par la voie du Cap et ceux par le Canal de Suez. — Le développement du trafic du Canal de Suez. — Les prévisions de F. de Lesseps sur le trafic du Canal. — Le mouvement des passagers à travers le Canal de 1870 à 1882. — Les dépenses de la Compagnie de Suez. — Les manœuvres de la spéculation pour discréditer les titres de la Compagnie. — Ce qu'en pensait F. de Lesseps. — La Compagnie contracte un nouvel emprunt. — Échec de la souscription. — La crise de la Compagnie. — Ses motifs. — La Compagnie des Messageries maritimes contre la Compagnie de Suez. — Procès et jugement. — Plaintes des armateurs étrangers adressées au Sultan. — La Commission internationale. — Refus de F. de Lesseps de se soumettre à sa décision. — Démonstration militaire de la Turquie sur le Canal. — F. de Lesseps se soumet au tarif imposé par la Turquie. — Le vice-roi Ismaïl cède à l'Angleterre ses actions de la Compagnie. — Comment s'est effectuée cette transaction. — Comment elle fut jugée en France. — Dispositions fixant la représentation anglaise dans le Conseil d'administration de la Compagnie........ 1

CHAPITRE XI

LA CRISE DE 1881-1882. — LA NEUTRALITÉ DU CANAL DE SUEZ, 1885-1888

Accord des sentiments entre la France et l'Angleterre à l'égard de l'Égypte, depuis la banqueroute d'Ismaïl (1876) jusqu'à l'avènement de Thewfik-Pacha (1879). — La Commission internationale de la Dette égyptienne. — MM. de Blignières et Rivers Wilson. — La phase du contrôle anglo-français. — La destitution du khédive Ismaïl et son remplacement par son fils Thewfik-Pacha. — Le condominium et la Commission internationale de liquidation. — Évolution opposée de la politique française et de la politique anglaise. — Le cabinet Jules Ferry. — M. Barthélemy Saint-Hilaire et sa politique. — M. Challemel-Lacour, notre ambassadeur à Londres. — Lord Granville. — Accord absolu de la France et de l'Angleterre. — Le cabinet Gambetta et sa politique. — Il appelle l'attention du Gouvernement anglais sur l'éventualité d'une intervention en Égypte. — Refus de l'Angleterre de le suivre dans cette voie. — Divergences de vues pour l'avenir. — Persistance de Gambetta à désirer une intervention commune. — Chute du ministère Gambetta.

Le cabinet de Freycinet. — Rupture de l'entente avec l'Angleterre. — L'Angleterre propose et le Gouvernement français accepte de recourir à une conférence des puissances pour régler la question d'Égypte. — Les progrès de la révolution en Égypte. — M. de Freycinet revient sur l'opportunité d'une conférence internationale. — La mission de Dervich-Pacha en Égypte. — La conférence est convoquée à Constantinople. — Ultimatum de l'amiral Seymour aux Égyptiens en vue d'arrêter leurs travaux de défense. — Bombardement d'Alexandrie. — Départ de l'escadre française. — Les Anglais demandent à faire circuler des torpilleurs dans le Canal. — Pro-



testation de Victor de Lesseps, alors agent général de la Compagnie en Egypte. — M. de Freycinet songe à concourir à la protection du Canal de Suez. — Les dispositions à cet égard. — L'Italie propose à la Conférence la neutralisation du Canal. — Demande de crédits au Parlement français pour la protection du Canal. — A la Chambre, Gambetta soutient l'alliance anglaise. — Réponse de M. Clémenceau à Gambetta. — Vote des crédits à la Chambre et au Sénat seulement pour mettre la flotte en état. — Une nouvelle demande de crédits est présentée pour la protection du Canal. — Opposition de M. Clémenceau. — Les crédits sont repoussés et le cabinet Freycinet démissionne. — Responsabilité de la Chambre. — Débarquement à Suez des troupes anglaises. — Les résistances de F. de Lesseps. — Le Canal fermé à la navigation par les Anglais pendant quatre jours. — Le combat de Tel-El-Kébir.

Proposition de M. Corti, représentant de l'Italie à la conférence de Constantinople, pour la protection collective du Canal. — M. John Lemoinne et le Canal de Suez. — L'occupation de l'Égypte par l'Angleterre. — La question de la neutralité du Canal. — La proposition de lord Granville, relative à la protection du Canal. — La proposition de M. Waddington relative à l'évacuation de l'Égypte. — Projet de Commission préparatoire pour examiner la question de neutralité du Canal. — La réunion à Paris d'une Conférence internationale est décidée. — Réunion de cette Commission. — Le projet anglais et le projet français. — Antagonisme de l'Angleterre. — A propos du canal d'eau douce. — MM. F. et Ch. de Lesseps à la Commission. — Sir Pauncefote, délégué anglais et M. Barrère, délégué français. — Proposition d'une Commission internationale permanente. — M. Hitrovo, délégué russe et sa proposition de neutralisation de la Mer Rouge. — La Commission présente aux puissances les deux projets de traités anglais et français. — M. de Freycinet invite les puissances à conclure par un accord. — Mauvaise volonté de l'Angleterre. — Concessions de M. de Freycinet. — Proposition de M. Flourens, successeur de M. de Freycinet. — Inertie anglaise. — Accord final entre lord Salisbury, M. Waddington et M. Flourens. — Convention proposée aux puissances. — Réserve de la Hollande. — Objections de la Turquie. — Entente. — La Convention est signée à Constantinople. — En quoi consiste la neutralisation du Canal de Suez. — Quel est le territoire neutralisé ? — Quelle est la sphère d'application de la Convention? — Les droits et les obligations des puissances. — La Convention de 1888 manque de portée pratique. — La neutralisation de l'Égypte reste la solution logique de la question égyptienne........ 39

CHAPITRE XII

LE MEETING DE LONDRES. — LA MORT DE FERDINAND DE LESSEPS

L'arrangement du 3 janvier 1876 entre F. de Lesseps et le colonel Stokes. — F. de Lesseps déclare à l'Assemblée générale que l'adhésion des puissances maritimes à cet arrangement a été officiellement annoncée. — Accord entre la Compagnie et le Gouvernement anglais réglant la détermination du tonnage servant de base aux perceptions. — Un nouveau modèle de certificat de tonnage. — La Compagnie décide d'activer la dépense des 30 millions destinés à l'amélioration du Canal. — F. de Lesseps et ses armateurs. — Les Anglais réclament contre les tarifs. — — Ils demandent que le Conseil d'administration de la Compagnie soit composé en majorité d'Anglais. — Constitution d'un Comité d'armateurs à Londres. — Projet de construction d'un second Canal. — Perplexités de la Compagnie. — F. de Lesseps envoie son fils Charles auprès du général Stokes, de sir Rivers Wilson et de M. Standen pour discuter avec eux un *modus vivendi*. — L'entente se fait. — Elle est soumise au Parlement anglais. — Discussion orageuse. — Lord Granville, M. Childers et M. Gladstone. — La résistance du Parlement. — Sir Rivers Wilson à Paris. — Lettre de F. de Lesseps à M. Gladstone. — Réponse de M. Gladstone. — Retrait de l'accord. — Agitation en Angleterre. — Sur le conseil du général Stokes et de sir Rivers Wilson, F. de Lesseps et son fils Charles vont en Angleterre. — F. de Lesseps, en présence de son impuissance et de l'état des choses, se soumet à une transaction. — Son échange de vues sur l'exploitation du Canal avec les armateurs anglais. — Dix Anglais figureront dans le Conseil d'administration. — La Compagnie aura une agence à Londres, où siégera un comité consultatif permanent de dix membres. — La taxe de pilotage est supprimée. — Autres dispositions. — Approbation du ministre des Affaires étrangères d'Angleterre, lord Granville. — Lettre de M. Pauncefote aux armateurs. — Le mécontentement dans les deux Assemblées générales de la Compagnie des 12 mars et 29 mai 1884. — La diplomatie française satisfaite. — Lettre de M. Waddington à F. de Lesseps. — L'opinion de M. Paul Leroy-Beaulieu. — Celle de M. Léon Say. — Ce qu'est réellement le programme de Londres. — Réunion de la Commission consultative internationale. — Cette Commission demande la constitution d'une sous-commission pour se rendre compte sur les lieux. — Voyage de la sous-commission. — Elle décide l'élargissement du Canal, son approfondissement et quelques autres travaux. — Division des travaux. —



Le creusement du canal d'eau douce est décidé. — La Compagnie emprunte 100 millions de francs. — Les recettes générales de la Compagnie depuis 1882. — Une dernière convention avec le Gouvernement égyptien. — Il rétrocède des terrains à la Compagnie. — Panama et F. de Lesseps. — Attitude anglaise. — La mort de F. de Lesseps. — M. Anatole France, M. Gréard et F. de Lesseps. — M. Jules Guichard. — Nubar-Pacha. — F. de Lesseps et le domaine de l'Ouâdy. — Les Bédouins. — Abd-El-Kader et les projets de F. de Lesseps. — Le prince Auguste d'Arenberg.. 119

CHAPITRE XIII

L'ÉTAT ACTUEL DU CANAL

I. *Les travaux d'amélioration et de navigation de nuit.* — Augmentation du trafic et encombrement du Canal. — Longueur des traversées. — Question posée devant la Commission consultative internationale des travaux. — On décide d'élargir le Canal de 15 mètres. — Emprunt de 100 millions pour pourvoir à la dépense.

Navigation de nuit. — M. Tillier et le service du transit. — Réflecteurs de MM. Sautter et Lemonnier. — Expériences du *Carthage*. — Feux de direction. — Bouées lumineuses. — Gaz Pintsch. — L'appareil, dit Porte divergente, pour éviter les éblouissements. — Les consignataires de Port-Saïd et la navigation de nuit. — Les croisements en route. — Diminution du nombre des échouages et des arrêts pour cause d'échouage. — Traversée du Canal en seize heures par les plus gros navires. — Outillage en vue des déséchouages. Le *Robuste* et le *Titan*. — Les appareils de dragage : la *Puissante*. — Exécution méthodique des améliorations jusqu'en 1902. — Passage du *Grosser Kurfürst*, le plus grand navire du Norddeutscher Lloyd. — Comparaison avec le Canal de Kiel et le Nord-Zee-Kanaal.

II. *Les plantations.* — Nature du sol de l'Isthme de Suez. — Protection des berges contre l'effet du remous. — Les plantations d'Ismaïlia, de Bir-Abou-Ballah et d'Abou-Raham. — Les tamarix, mimosas, filaos et lebecks. — Les boutures longues de tamarix. — Les semis. — L'alfa et le barnouf. — Les plantations de roseaux sur les bords du Canal.

III. *Les villes du Canal. — Ismaïlia. — Port-Thewfik. — Port-Saïd.* — Ismaïlia, ville du souvenir. — Le chalet Lesseps. — L'avenue Jules-Guichard. — La maison de Voisin-bey, du docteur Aubert-Roche. — Le buste du comte Sala. — L'avenue Poilpré. — Les bureaux de la Compagnie. — Les bustes de Jules Guichard et de l'ingénieur Lemasson. — Les environs d'Ismaïlia. — La légende du « Gebel Mariam ». — Le tombeau du Cheik Ennedek.

Le terre-plein de Port-Thewfik, faubourg de l'antique Suez. — Suez et le commerce du pétrole. — Les installations de Port-Ibrahim. — Le mazout et son emploi à bord des navires à vapeur. — Usines des eaux de Suez.

Port-Saïd et sa population. — Importance de son mouvement de transit. — Les navires charbonniers. — Le canal Abassieh et l'usine des eaux d'alimentation et pour l'approvisionnement des navires. — Les bureaux. — Les ateliers de réparations de la Compagnie. — Le tramway à vapeur. — Bassin des charbonniers (Abbas-Hilmi); bassin des pétroliers; bassin Chérif. — Réfection de la grande jetée Ouest et du quai François-Joseph. — Les salines de Port-Saïd. Les jardins potagers et l'horticulture. — Tableau des cubes de dragages effectués pour l'entretien des ports de Port-Saïd.

IV. *Régime des vents et des eaux dans le Canal maritime de Suez et à ses embouchures.* — Différence de salure entre la Méditerranée, à Port-Saïd, dans les lacs Amers et la Mer Rouge. — Vitesse comparée des navires à la mer et dans le Canal.. 147

CHAPITRE XIV

L'ŒUVRE SOCIALE DE LA COMPAGNIE DE SUEZ

Conditions du travail dans l'Isthme, mode de recrutement des ouvriers. — Salaires. — Les ouvriers indigènes et les ouvriers européens. — Travaux supplémentaires et travaux de nuit. Augmentation de salaires. Gratuité du logement. Salaire au mois. — Soins médicaux. Ages des ouvriers. Temps de service. Comparaison des salaires et des frais d'existence.

Ensemble des mesures prises par la Compagnie et créations qu'elle a accomplies ou favorisées au point de vue social, proprement dit. — Ferdinand de Lesseps et la peste d'Alexandrie en



1834-35. — Sa philanthropie. — L'article LXIII des statuts réserve 2 pour 100 des produits nets ou des bénéfices de l'entreprise pour la constitution d'un fonds destiné à pourvoir aux retraites, aux secours, aux indemnités ou gratifications accordées suivant qu'il y a lieu par le Conseil, aux employés. — Retraite proportionnelle après trente ans de service en France, ou vingt ans en Égypte. — Droits à la retraite, réversibles par moitié, sur la veuve, ou les enfants mineurs, ou même sur la tête d'une personne étrangère à la famille mais dont l'employé décédé était le soutien. — Situation particulière des pilotes. — Congés de trois mois et demi, avec solde entière et indemnité de frais de voyage, tous les trois ans. Indemnités de logement. Indemnités de mariage. — La participation des employés au bénéfice de la Compagnie représente, depuis 1875, une somme de 15 853 464 francs.
La grève de 1894. — L'assassinat de M. l'Ingénieur Lemasson. — Monument élevé par les ouvriers à sa mémoire.
L'hôpital de Saint-Vincent-de-Paul et le sanatorium d'Ismaïlia. — Les dispensaires d'Ismaïlia et de Port-Thewfik. — Traitement des yeux des enfants.
Écoles et salles d'asile. École dans chaque gare. — Sociétés coopératives d'alimentation et de pharmacie. — Cercles
L'épidémie de peste bubonique à Port-Saïd, en 1900. — Les observations et le rapport du docteur Cambouliu, médecin de la Compagnie.
Construction de pavillons d'isolement pour les pilotes et les gardes sanitaires à Port-Saïd et à Suez et d'un petit lazaret à Port-Saïd 233

CHAPITRE XV

L'ŒUVRE FINANCIÈRE

Histoire des titres de la Compagnie. — Répartition de ses bénéfices. — Bons représentatifs de coupons consolidés. — Actions de capital. Actions de jouissance. — La division des titres actuels en coupures d'une moindre valeur, serait sans intérêt pour les actionnaires. — Parts de fondateurs. — Parts civiles de Suez.
Obligations de la Compagnie. — L'émission de 1867. — Obligations à lots (1868). — Bons trentenaires (1871). — Obligations 3 pour 100 (1876). — Obligations 3 pour 100 (1885).
Dates des extinctions des divers emprunts. — Problème de l'unification de la dette de la Compagnie. — Il faut renoncer à cette séduisante perspective. — Arrêt de la Cour de Paris du 25 novembre 1895.
Raison d'être du cours élevé des titres.
Le prix de revient du Canal, l'outillage, les approvisionnements et les immeubles possédés par la Compagnie, représentent une somme de 617 042 166 francs. — La recette brute totale a atteint : 1 583 984 116 francs. — Comment s'est réparti le bénéfice?
Organisation et fonctionnement de la comptabilité.
Les tarifs perçus par la Compagnie sur les navires passant par le Canal, doivent-ils être considérés comme une véritable taxe levée sur le commerce général? — Économie réalisée par le commerce, par l'abréviation des distances. — Tableau de ces abréviations........ 287

CHAPITRE XVI

L'AVENIR COMMERCIAL

Éléments du trafic actuel du Canal de Suez. — Causes d'augmentation du mouvement maritime. — Transit du Canal de 1870 à 1898. — Mouvement des passages dans le Canal de 1870 à 1898. — Les progrès réalisés dans les constructions maritimes et le perfectionnement des machines. — La navigation postale et les cargo-boats. — Le mouvement commercial de l'Inde en Europe. — Les navires de guerre et les affrétés. — Entrée en scène de la Chine. — La guerre du Japon et les concessions territoriales nouvelles consenties à la Russie, à l'Allemagne, à l'Angleterre et à la France. — Les concessions de chemins de fer. — Le réseau du nord, le réseau central et le réseau méridional. — Les missions Bonin, Brenier et Madrolle. — Le réseau Indo-Chinois relié au trans-Chinois. — Le projet anglais de Birmanie à Shangaï. — L'ouverture de nouveaux ports au commerce européen. — L'ouverture des rivières navigables et la future suppression des douanes intérieures. — Perspectives sur la Chine. — Le rapport Brenier. — Les Belges et la Chine. — Le Japon, le Siam, les Indes Néerlandaises, l'Australie et le golfe

Persique. — Madagascar, Djibouti et leurs chemins de fer. — La principale clientèle du Canal de Suez. — Le mouvement maritime du Canal de 1894 à 1898. — Prévisions pour 1903. — L'empereur d'Allemagne et l'avenir maritime de l'Allemagne. — La Russie et le Canal de Suez. — La France et sa marine marchande 307

CHAPITRE XVII

INAUGURATION DE LA STATUE DE FERDINAND DE LESSEPS A PORT-SAÏD 335

ANNEXES

1. — Projet d'acte conventionnel relatif au libre usage du Canal de Suez, présenté à la Commission internationale, par MM. les Délégués de la Grande-Bretagne 381

2. — Projet de traité relatif à la liberté du passage par le Canal de Suez, présenté à la Commission internationale par MM. les Délégués de la France. 383

3. — Projet de traité pour le libre usage du Canal de Suez 385

4. — Projet de traité pour assurer le libre usage du Canal de Suez 389

5. — Commission internationale réunie à Paris pour réglementer le libre usage du Canal de Suez, séance du 13 juin 1885. (Protocole nº 6.) 393

6. — Annexe à la dépêche de lord Salisbury à M. Egerton, en date du 21 octobre 1887 394

7. — Rapport à la Commission internationale pour réglementer le libre usage du Canal de Suez 398

8. — Libellé interprétatif de la réserve générale formulée par sir Julian Pauncefote et renouvelée par lord Salisbury, tel qu'il a été arrêté par M. Flourens, ministre des Affaires étrangères, et accepté par lord Salisbury, secrétaire d'État au Foreign Office, en novembre 1887 399

9. — Pièce remise le 24 octobre 1887 à M. Flourens, ministre des Affaires étrangères, par M. Egerton, ministre d'Angleterre à Paris 400

10. — Meeting de Londres (30 novembre 1883). Procès-verbal du meeting du 30 novembre 1883, tenu au bureau de la Compagnie de navigation à vapeur péninsulaire et orientale 401

11. — Amélioration du Canal. Délibérations et conclusions de la Commission consultative internationale 404

12. — Convention du 17 avril 1878, relative au Canal Ismaïlieh 418

13. — Note sur la Constitution du domaine commun au Gouvernement égyptien et à la Compagnie 421

14. — Domaine commun, Convention, Budget et Règlement (18 décembre 1884). 424

15. — Convention du 20 décembre 1886 427



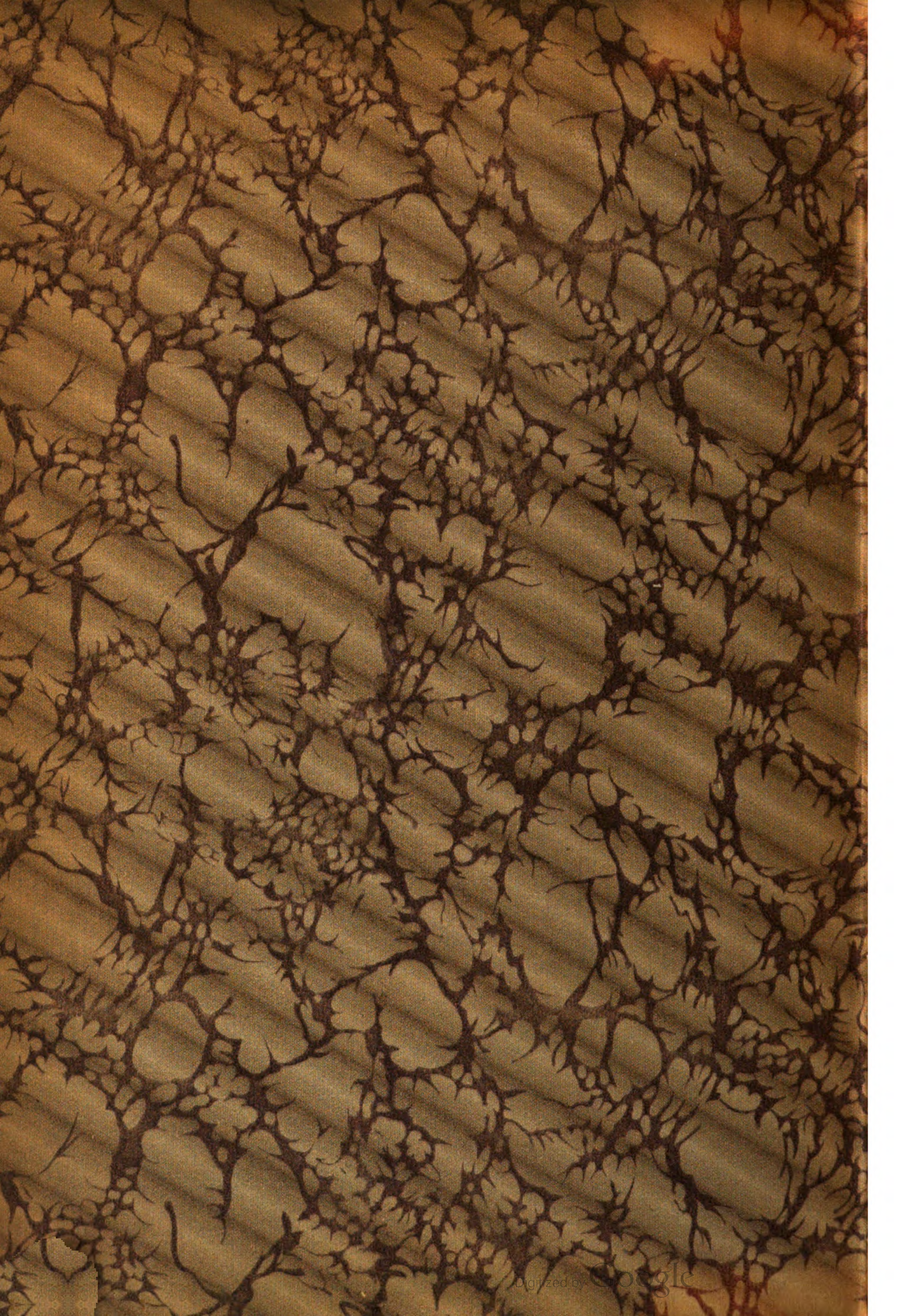
16. — Règlement provisoire pour le transit des navires chargés de pétrole en vrac, annexe au règlement de navigation 430

17. — Règlement des retraites et de la répartition éventuelle des 2 pour 100 adopté le 4 avril 1876 et modifié par décision du Conseil d'administration en date du 3 novembre 1896.. 432

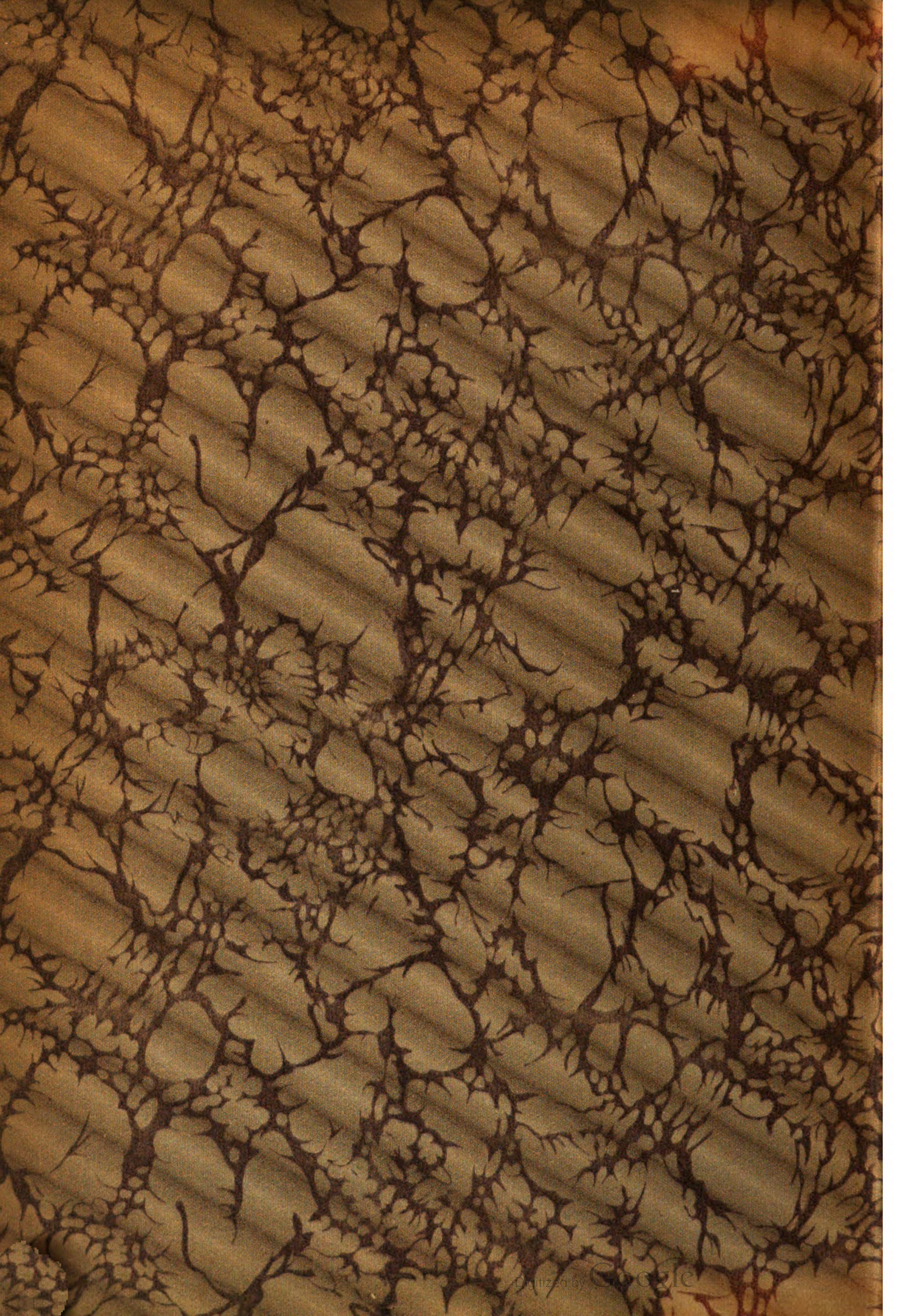
18. — Règlement concernant les ouvriers de la Compagnie en Égypte adopté le 7 novembre 1893 et modifié, dans sa partie relative aux pensions de retraite et secours, par décision du Conseil d'administration (en date du 3 décembre 1900) 437

19. — Règlement de navigation dans le Canal maritime de Suez [A] 442

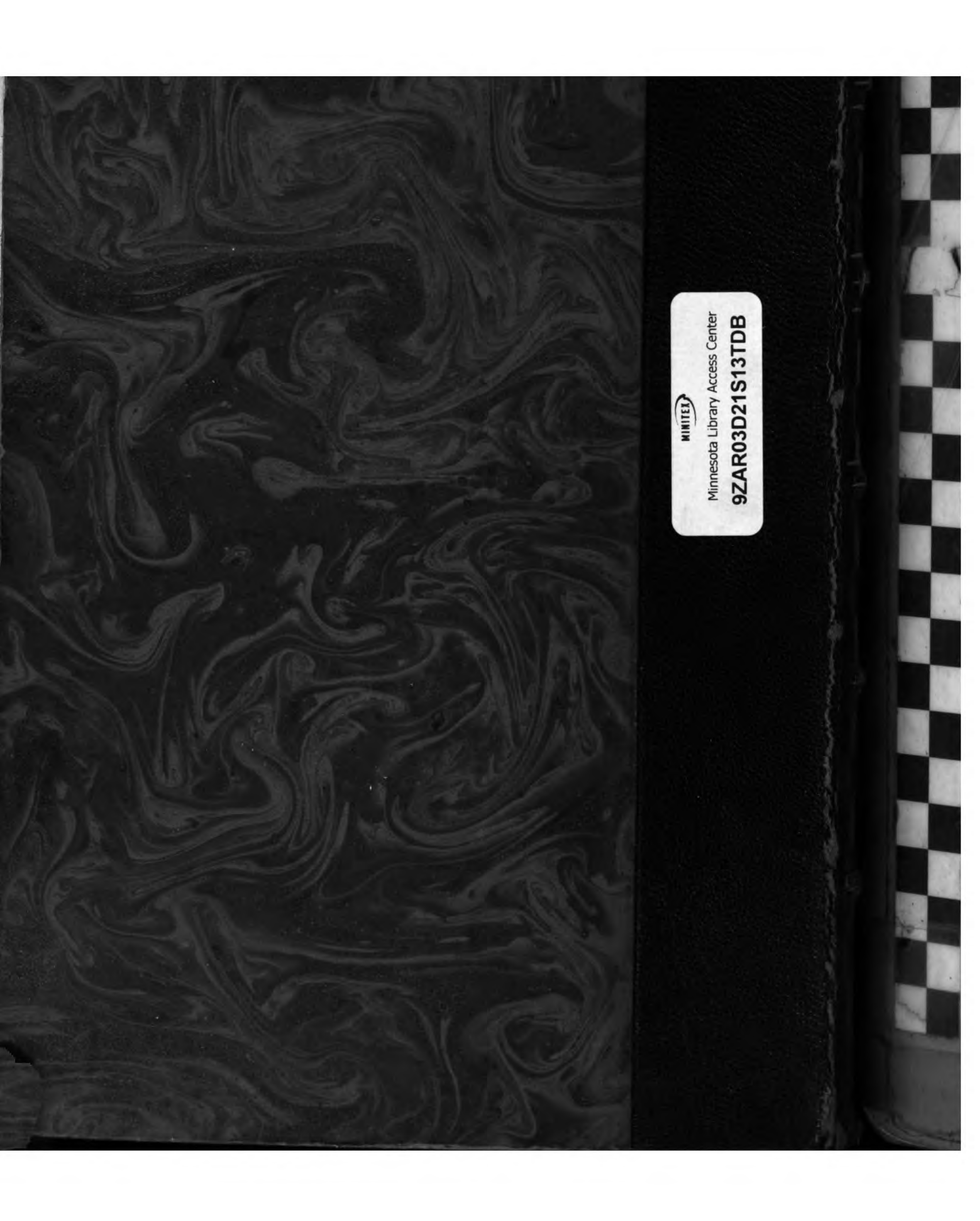
PARIS. — IMPRIMERIE P. MOUILLOT, 13, QUAI VOLTAIRE.



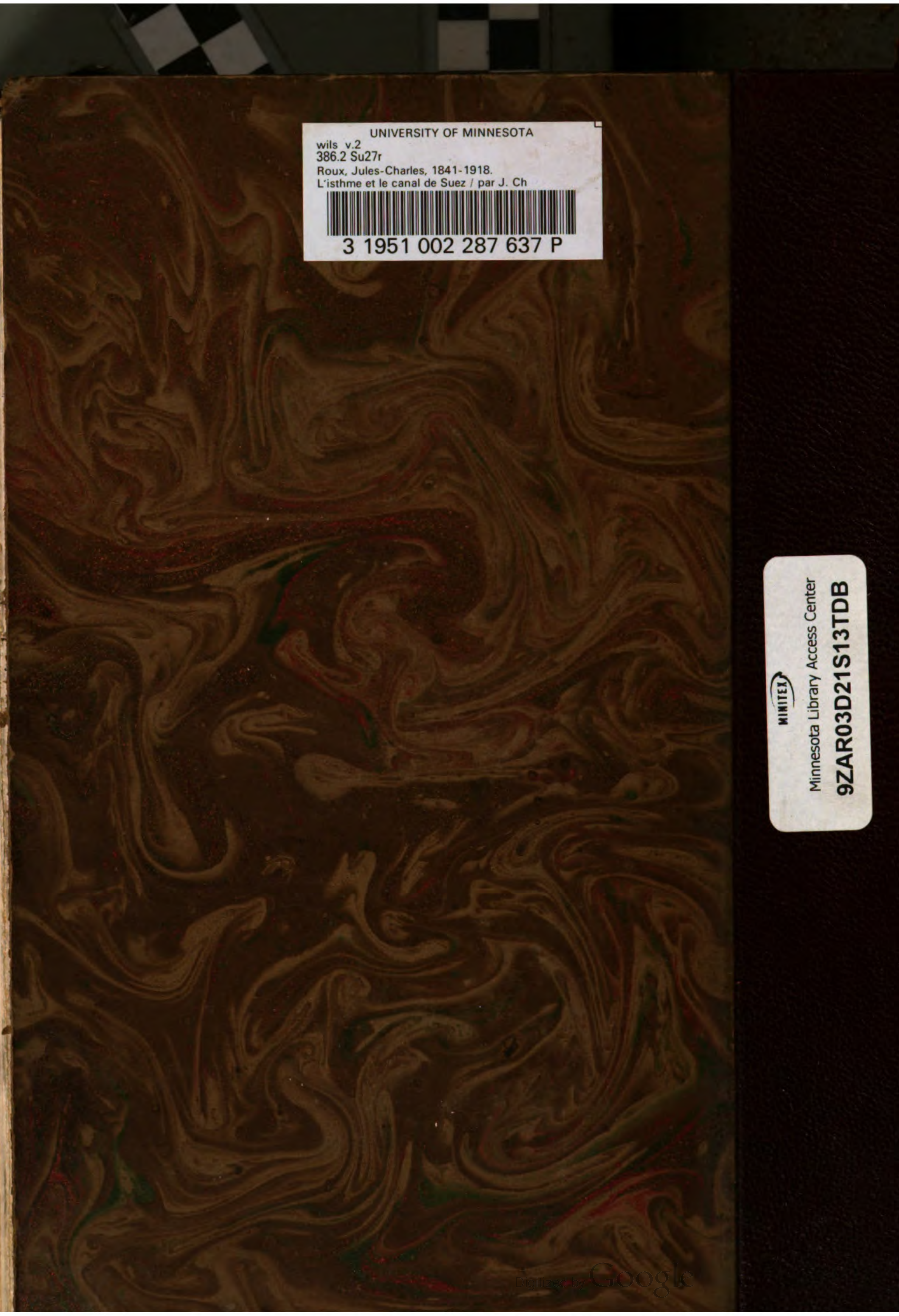







MINITEX
Minnesota Library Access Center
9ZAR03D21S13TDB




UNIVERSITY OF MINNESOTA
wils v.2
386.2 Su27r
Roux, Jules-Charles, 1841-1918.
L'isthme et le canal de Suez / par J. Ch
3 1951 002 287 637 P
MINITEX
Minnesota Library Access Center
9ZAR03D21S13TDB